إنترناشيونال

إنترناشيونال
International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

- ملف العدد .. العمل معاً للقضاء على الجوع
- ما الذى يجب أن تعرفه عن التسويق ؟
- قناة السويس والبحر الأحمر .. النجاح يقتضى سعة رؤية
- مشاركة القنصلية السعودية فى مراسم الحفل الختامى لفعاليات مهرجان الشباب العربى
- الحقيقة الكاملة لغرق ناقلة الصب DERBY SHIRE
- شعبة خدمات النقل الدولى تحصل على ترخيص بتدريس دبلوم الفياتا فى مصر
- عن جماعة أهل الفسيلة .. سألونى ؟

إنترناشيونال أغسطس 2008 / رجب 1429
International August 2008 / Ragab 1429



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AMEL PRESS AND PUBLISHING COMPANY LIMTED - LONDON

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

صلاح عبد المعطى عبيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ. د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صلاح الدين النشائى

أ.د. عصام شرف

أ.د. أحمد عيسوى صالح

المراسلون والمحررون

جمهورية مصر العربية

* السيد عبد الجيد السيد
* شرين جلال منير
* عبد الرحيم مصطفى
* محمد صابر
* ميادة محمود
* ياسمين عبد المجيد

المكاتب

السعودية - جدة

* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)

تليفون: (6533724) - (2) - (966+)

فاكس: (6533684) - (2) - (966+)

سوريا

* ربان/ رامى تحوف

محمول 0096394231001

فاكس 0096343714536

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 - 1+

عنوان المراسلات

القاهرة Tel. +2-0122586455

إسكندرية Telefax. +2-03-4275117

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

ولنا كلمة

الإتحاد من أجل المتوسط



شهدت العاصمة الفرنسية باريس القمة الأولى الذى أطلق فيها الرئيسان حسنى مبارك ونيقولا ساركوزى "الإتحاد من أجل المتوسط" وشارك فيها 44 من قادة وزعماء ورؤساء دول المتوسط والإتحاد الأوروبى المطلة على البحر المتوسط، بالإضافة إلى عدد من المنظمات الدولية والإقليمية كالأمم المتحدة والجامعة العربية والإتحاد الأفريقى وإتحاد المغرب العربى ومجلس التعاون الخليجى والبنك الدولى.

وبدأت القمة بإجتماع ألقى فيه الرئيس الفرنسى باسمه وباسم الرئيس مبارك كلمة قال فيها: نحن مجتمعون لأنه ليس بإمكاننا الإكتفاء بإقامة علاقاتنا على التسامح، بل علينا أن نذهب إلى أبعد من ذلك، وأن تنفتح على بعضنا البعض فى ظل التفاهم والإحترام ،نحن مجتمعون هنا لأننا ما عدنا نريد أن نكون جيراناً فقط، وإنما نريد أن نكون شركاء، إننا لن نفلح فى بناء مستقبل أفضل إلا من خلال تقاسم السلطة فى جو من التضامن الحقيقى، وفى ظل إحترام الآخر، وهذا هو الخيار السياسى والأخلاقى والتاريخى الأساسى للإتحاد من أجل المتوسط، التكافؤ والمساواة وسلطة القرار التى تمارس على قاعدة مشتركة ، ويتوقف نجاح أو فشل ما سنشرع فى عمله أولاً على قدرتنا جميعاً فى قبول هذا التقاسم . وتأتى رئاسة الرئيس مبارك لمجموعة دول جنوب المتوسط تأكيداً للتوافق من جانب مختلف الدول المشاركة بالإتحاد على إختيار الرئيس لهذه المسئولية إنطلاقاً من الدور المصرى المحورى، وخبرات الرئيس مبارك التى تعمل على مساندة هذا الإتحاد ودفعه إلى الأمام.

واختتم الرئيس حسنى مبارك هذا الاجتماع بكلمة باسمه وباسم الرئيس الفرنسى أوجز فيها أهداف الإتحاد والتحديات التى يمكن أن يواجهها للتغلب على الإختلالات بين شمال وجنوب المتوسط، وتضمنت كلمة الرئيس رؤية شاملة وفكرا جديدا لتعزيز التعاون الأورومتوسطى القائم، والإرتقاء به إلى مستوى أرفع لخدمة شعوب المنطقة، وبما يعزز فرص التنمية والأمن بها.

كما دعا الرئيس القمة إلى بلورة رؤية واضحة لتضييق الفجوة بين جنوب وشمال المتوسط ، ومقارنة الأقوال بالأفعال عن طريق البرامج والمشروعات المحددة التى ترتكز على عدد من المجالات التى تجذب المزيد من الإستثمارات لدول جنوب المتوسط، وتدعم الجهود لتحقيق التنمية البشرية، وإتاحة فرص العمل، وتوفير الأمن الغذائى، والإرتقاء بمستويات التعليم والتدريب والرعاية الصحية.

وطالب الرئيس مبارك من الرئيس الفلسطينى أبو مازن ورئيس وزراء إسرائيل أيهود أولمرت المضى فى المفاوضات الجارية للتوصل إلى إتفاق سلام لإقامة الدولة الفلسطينية المستقلة، وبالتالى تمهيد الطريق لسلام شامل وفق المبادرة العربية، وفتح صفحة جديدة أمام الشرق الأوسط ومنطقة المتوسط.

وتناوب الرئيسان ساركوزى ومبارك إدارة جلسات العمل التى تضمنت أربعة محاور هى التنمية الإقتصادية والأمن الغذائى وأمن الطاقة والمياه، وحماية البيئة والأمن البحرى، والتعليم والتدريب والصحة والثقافة والبحث العلمى وإنتقال الأفراد.

وخصصت الجلسة الأخيرة لمناقشة الحوار السياسى الذى ركز على عملية السلام بالشرق الأوسط.

وبدأت الرئاسة المصرية الفرنسية على الفور فى الإعداد للمرحلة القادمة حيث سيعقد وزراء خارجية دول الإتحاد إجتماعاً فى نوفمبر القادم، كما تم دعوة جامعة الدول العربية للمشاركة فى إجتماعات الإتحاد بكل مستوياته.

وتضمن إعلان باريس من أجل المتوسط توافر الإدارة السياسية المشتركة للقادة المشاركين لتحويل منطقة البحر الأبيض المتوسط إلى منطقة سلام وديموقراطية وتعاون ورخاء بجانب مواجهة التحديات المشتركة التى تواجهها المنطقة الأورومتوسطية، والعمل على تسوية كل النزاعات وبشكل خاص نزاع الشرق الأوسط، بجانب تحقيق التكامل الإقليمى الحقيقى فى الإقتصاد والتجارة بما يضمن المستقبل الواعد للمنطقة.

لقد تم إختيار الرئيس حسنى مبارك لرئاسة مشروع الإتحاد من أجل المتوسط لمدة عامين نظراً لخبرة سيادته السياسية الواسعة، ووزن مصر التاريخى والحضارى فى المنطقة.

إن هذا المشروع يمثل نقطة تاريخية فاصلة على طريق التعاون الأورومتوسطى، كما أنه يعتبر مشروعاً سياسياً يعمل على تهيئة الأجواء الملائمة للسلام ووضع حد لدوامة الحرب والعنف فى المنطقة، ويمثل فى نفس الوقت مشروعاً جماعيا للتنمية الإقتصادية ومعالجة المشاكل.

إن أحلام هذا المشروع لن تتحقق بين يوم وليلة لأن الأمر يحتاج إلى العديد من الإجتماعات لوضع التفاصيل والبدء فى التنفيذ وإقرار السلام فى المنطقة .

إننا نتمنى نجاح هذا المشروع الهام، وجنى ثمار ما يحققه لصالح منطقة جنوب المتوسط.

عاصم السيد أحمد





الشركة القابضة للنقل البحري و البري

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

- يحقق الموقع العبقرى لميناء بورسعيد على المدخل الشمالى لقناة االسويس عنصراً فريداً وجاذباً للخطوط الملاحية العالمية نظراً لتحقيقه كسباً إقتصادياً كون زاوية إنحراف الميناء (صفر) مما يحقق وفراً فى التكلفة يقدر بـ ٢,٥$ للحاوية الواحدة .
- حققت الشركة حجم تداول قدره ١٠٤١٣٨٨ حاوية مكافئة للعام الميلادى ٢٠٠٧ مقابل ١٠١١١٦٦ حاوية مكافئة للعام الميلادى ٢٠٠٦ بمعدل نمو قدره ٣٪.
- قفز تصنيف الميناء عالمياً فى مجال حجم تداول الحاويات من المركز الستين عام ٢٠٠٦ إلى المركز الخامس والثلاثين عام ٢٠٠٧.

نشاط تداول الحاويات

- ساحات الحاويات ٤٦٧١٣٠ م٢.
- الطاقة النظرية السنوية ٨٠٠٠٠٠ حاوية مكافئة.
- مساحة المخزن المشترك ٦٠٠٠ م٢.
- إنتاجية الرصيف ١١٥٨ حاوية /متر/رصيف.
- معدل التداول ٢٥حاوية/ساعة/ونش.
- المعدات :

٩ ونش رصيف عملاق .
٢ ونش رصيف متحرك.
٩ ونش ساحة عملاق .
٣٤ ونش ساحة تلسكوبي.
٤٧ جرار موانئ بالمقطورة.

صيانة وإصلاح الحاويات

- تمتلك الشركة ورشة متخصصة فى صيانة و إصلاح الحاويات تقوم بصيانة و إصلاح الحاويات وفقاً للمقاييس العالمية بمعرفة مهندسين متخصصين حاصلين على شهادة (IICL)الدولية.
- كما يمكن أن تقوم الورشة بغسل و تنظيف الحاويات
- تبلغ طاقة الورشة ٦٠٠ حاوية شهرياً

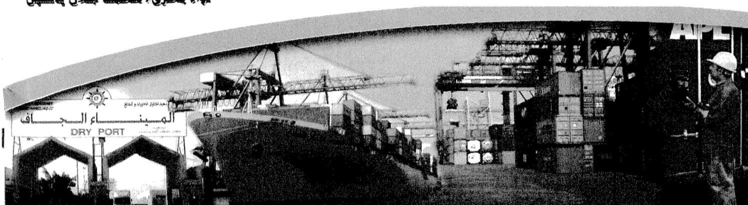
WEB: www.pscchc.com
E-MAIL:info@pscchc.com

الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشرمن رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠٠حاوية مكافئة.
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢.

تقاطع شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس
ت ٣٢٣٧١٥١ - ٠٦٦٣٢٣٥٨٦٤ فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩

رئيس مجلس الادارة والعضو المنتدب
لواء بحرى/ محمد جلال ياسين



شعبة خدمات النقل الدولى
تحصل على ترخيص
بتدريس دبلوم الفياتا فى مصر
بالتعاون مع
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
معهد النقل الدولى واللوجيستيات

تمشياً مع سياسة ورؤية شعبة خدمات النقل الدولى للنهوض بصناعة النقل الدولى وترحيل البضائع واللوجستيات بجمهورية مصر العربية وبالوطن العربى سعت الشعبة بصفتها الممثل الرسمى لهيئة الـ FIATA العالمية بمصر إلى الحصول على ترخيص بتدريس دبلوم الفياتا بمصر للتدريب المهنى لمرحلى البضائع واللوجستيات وذلك بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

وفى سبيل تحقيق ذلك كان لزاماً على الشعبة أن تبدأ بتطبيق برنامج "تدريب المدربين" والمؤهلين لتدريس مناهج الدبلوم فى كل من الإسكندرية والقاهرة وذلك تحت إشراف رئيس قطاع التدريب بالـ FIATA الأستاذ/ توماس سيم.

وقد قامت كل من الشعبة والأكاديمية ورئيس قطاع التدريب بالتوقيع على بروتوكول التعاون فى هذا الصدد. وقد بدأت فعاليات البرنامج بمقر الأكاديمية بالإسكندرية يوم السبت الموافق 2008/6/21 على أعلى مستويات الأداء يوماً وانتهت بعقد اختبارات لجميع الدارسين يوم الأربعاء الموافق 2008/6/25.

وقد حضر كل من رئيس مجلس إدارة الشعبة اللواء مازن نديم وسكرتير عام الشعبة المهندس مدحت القاضى ورئيس لجنة التدريب بالشعبة الأستاذ/ خالد صبرى وكوكبة أخرى من أعضاء الشعبة ومن الأكاديمية حضر الدكتور/ أحمد عبد المنصف مدير مجمع دراسات النقل الدولى واللوجستيات والدكتور / فاروق ملش نائب المدير والدكتورة إيمان رمضان عميد معهد النقل الدولى واللوجستيات، كما حضر كوكبة من الحاصلين على الدراسات العليا والمرشحين من الأكاديمية لهذا البرنامج .

وقد كتب الله النجاح والتوفيق للبرنامج والذى تم حسب ما كان مخططاً له فى إطار وسط علمى متميزا وإمكانيات للتدريب عاليه المستوى، تمهيداً لقيام رئيس قطاع التدريب بالـ FIATA بتقديم التقرير عن النجاح الذى شهده الجميع لهذا البرنامج تمهيداً لحصول الشعبة على الموافقة بالإعلان عن بدء تطبيق دبلوم الـ FIATA إعتباراً من العام الدراسى القادم بمشيئة الله بالتعاون مع الأكاديمية وفى رحابها ليس للمصريين فقط ولكن أيضاً للأخوة العرب حتى تعم الفائدة على أرجاء الوطن العربى العزيز.

وسوف يقام احتفال خاص بمقر الأكاديمية بمناسبة إعلان نتيجة برنامج تدريب المدربين يجرى فيه تقديم شهادات إتمام البرنامج ويدعى إليه السادة أعضاء شعبة خدمات النقل الدولى والسادة أساتذة الأكاديمية والسادة أعضاء الإتحاد العربى لمرحلى البضائع واللوجستيات ورجال الأعمال وشركات النقل وخدمات النقل فى مصر والدول العربية.





شركة إسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

تحقق مركزاً فريداً وتقفز بسرعة نحو الحداثة
وتواصل خطة التحديث والتطوير لدعم الإقتصاد الوطنى
وتستقبل سفينة الحاويات ITAL MASSIMA

للخط الملاحى EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. (TAIWAN LTD ITALIA MARITTIMA S.p.A.
EVERGREEN MARINE (UK) LTD EVERGREEN MARINE HONG KONG) LTD

وتقوم بتفريغ شحنة من على ظهر الباخرة زنتها 74 طن بأمان

فى 2008/6/28 استقبلت محطة حاويات الدخيلة بميناء الدخيلة سفينة الحاويات ITAL MASSIMA للخط الملاحى EVER GREEN والتى تصل حمولتها أربعة آلاف حاوية مكافئة وعلى متنها عدد 2 معدة ثقيلة لشركة الحديد والصلب إحداهما تزن 74 طن.



المعدة الثقيلة على ظهر السفينة ITAL MASSIMA قبل التفريغ

وعلى الفور وبناء على أوامر السيد رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع قام فريق العمل والمكون من قطاعات الحركة والتشغيل والقطاعات الهندسية والأجهزة المعاونة بعمل الدراسات وإجراءات التأمين والسلامة والحسابات اللازمة لكل من الحمولة وونش الموبايل الخاص بالشركة.

وبالفعل تمت عملية تفريغ الشحنة بكل أمان وسهولة مما يؤكد الإدارة والثقة نتيجة الكفاءة والأداء المتميز لشركة إسكندرية لتداول الحاويات والبضائع.


تمام جميع إجراءات التحمل وبدء العمل

أجندة إنترناشونال

* يبدأ تنفيذ اللائحة التنفيذية للتعديلات الجديدة فى قانون المرور إعتباراً من أول أغسطس الجارى، ولذا فقد تم تدعيم قطاع المرور بالإمكانات البشرية والمادية وسيارات رفع رباعى ودراجات نارية حديثة وأجهزة رادار متطورة، بجانب تركيب كاميرات تليفزيونية مرتبطة بغرفة عمليات ضخمة لمراقبة الحركة المرورية بأهم محاور وميادين القاهرة الكبرى.

* قررت شركة ميناء القاهرة الجوى إعتباراً من أول أغسطس الجارى إعادة تنظيم أسلوب عمل شركات السياحة التى تمارس نشاط التسويق السياحى فى مطار القاهرة الدولى، حيث سيتم منع دخول مندوبى شركات السياحة إلى صالات الوصول لعرض برامجهم السياحية على الأفواج القادمة إلى مصر، وقصر التعامل مع السائحين بعد الخروج من الدائرة الجمركية .

* بناء على قرار رئيس مجلس الوزراء تتسلم الدكتورة هبة نصار أول أغسطس الجارى مهام عملها كنائب رئيس جامعة القاهرة، وبذا تعتبر أول سيدة تشغل هذا المنصب منذ إنشاء الجامعة.

* تقرر إجراء إنتخابات النادى الأولمبى السكندرى أول أغسطس الجارى بمقر النادى، ومن المتوقع أن يصل عدد اللجان العاملة إلى 40 لجنة يترأس كل منها مستشار من القضاء الإدارى ويشرف عليها نائب رئيس هيئة القضاء.

* تقام بطولة موسكو الدولية لطائرة المعاقين من 4 إلى 8 أغسطس الجارى.

* تستضيف القاهرة فى الخامس من أغسطس الجارى مؤتمراً للحوار والمصالحة الوطنية العراقية، يشارك فيه العديد من القوى والفعاليات العراقية بجانب جامعة الدول العربية.

* تحدد موعد إنطلاق مسابقة الدورى الممتاز لكرة القدم المصرية يوم 8 أغسطس الجارى على أن تختتم يوم 15 مايو من العام القادم.

* تقام المسابقة الرسمية لمهرجان الإسكندرية السينمائى الدولى الـ 24 فى الفترة من 26 حتى 30 أغسطس الجارى برئاسة الناقدة ايريس نظمى، ويمثل مصر فى لجنة التحكيم الدولية للمسابقة الفنانان الهام شاهين ومحمود قابيل.

* تجرى إنتخابات مجلس إدارة جديد للنادى المصرى فى التاسع والعشرين من شهر أغسطس الجارى

حركة الموانى المصرية خلال شهر أبريل 2008

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال أبريل2008

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	سيارات ومعدات	بتروكيماويات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
إسكندرية	352448.6	36961.3	114428.5	-	137429.7	26562.4	258502	926332.5	236685.5	405.2	1163423.2	194
الدخيلة	119645.4	287697.9	206180	-	-	2119.8	-	615643.1	347311.1	-	962954.2	35
بورسعيد	10244.2	63018.4	4716.5	-	-	690.9	-	78589	87461.5	185609	351659.5	20
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	27551	619133	646684	-
السويس	1	1265.8	-	-	21	1664	-	2951.8	-	401	3352.8	10
الأدبية	-	-	-	-		-	65826.2	65826.2	-	-	65826.2	12
سفاجا	6400.1	217.2	54411	-	-	-	-	61028.3	-	-	61028.3	15
نويبع	7553	5170	1251	151	-	277	-	14402	-	1151	15553	208
الإجمالى	496292.3	394330.6	380987	151	137450.7	31233.1	324328.2	1764772.9	699009.0	806699.2	3270481.1	494

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال أبريل2008

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	سيارات ومعدات	بتروكيماويات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
إسكندرية	575827.2	29926.1	68531.8	8749	128242.7	488.3	16546.9	828312	148083.3	-	976395.3	86
الدخيلة	13747	1192.8	39091.9	25479	67191.3	-	-	146702	202873.2	-	349575.2	30
بورسعيد	16662.8	1816	12460.2	-	-	39.3	1.9	30980.2	122076	268120.6	421176.8	28
شرق بورسعيد	-	-	-		-	-	-	-	73594	506146	579740	-
العريش	-	-	-	119548	-	-	-	119548	-	-	119548	31
السويس	953.8	7944.1	1400	-	-	704.3	3.5	11005.7	771.5	-	11777.2	39
سفاجا	2182.4	2742.5	19400	-	-	27.2	-	24352.1	-	-	24352.1	54
الحمراوين	-	-	75220	-	-	-	-	75220	-	-	75220	5
أبو الغصون	-	-	17284	-	-	-	-	17284	-	-	17284	2
نويبع	28653	18376	1340	69	57	4938	747	54180	-	-	54180	392
الإجمالى	638026.3	61997.6	354275.9	34297	195491	6197.1	17299.3	1307584.2	547398	774266.6	2629248.8	667

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر أبريل2008

الميناء	ركاب قادمون			ركاب مغادرون			إجمالى الركاب
	مصرى	أجنبى	إجمالى	مصرى	أجنبى	إجمالى	
الأسكندرية	0	103	103	0	103	103	206
بورسعيد	150	9886	10036	161	9569	9730	19766
السويس	0	569	569	0	569	569	1138
الغردقة	10199	296	10495	9610	333	9943	20438
سفاجا	9968	7973	17941	9404	9134	18538	36479
شرم الشيخ	0	4491	4491	5	4358	4363	8854
نويبع	40764	4862	45626	19870	5319	25189	70815
الإجمالى	61081	28180	89261	39050	29385	68435	157696

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال أبريل2008

البيان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	148	32	85	45	11	28	8	23	0	7	4	1	7	0	399
سفن صب جاف	24	25	19	4	0	3	1	2	0	2	1	1	0	0	82
سفن صب سائل	27	4	22	5	0	0	1	21	0	0	0	0	0	0	80
سفن الدحرجه	20	1	1	1	0	0	6	0	0	18	0	0	0	157	204
حاويات	44	40	85	67	109	0	0	0	0	0	0	0	0	0	345
سفن ركاب وسياحة	11	0	0	16	0	0	3	0	25	16	0	0	11	9	91
سفن أخرى	2	1	2	248	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	255
إجمالى عام	276	108	214	386	120	31	20	47	25	43	5	2	18	166	1466

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال أبريل2008

ميناء	عدد السفن	برسم البلد				ترانزيت				الإجمالى	
		وارد		صادر		وارد		صادر			
		طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU
الأسكندرية	75	236686	17693	148083	11648	0	0	0	0	384769	29341
الدخيلة	55	347311	25075	202873	15062	0	0	0	0	550184	40137
دمياط	100	62657	5069	71183	7413	334207	32015	251167	21954	719213	66451
بورسعيد(غرب)	83	87461	9303	122076	14103	185609	22812	267977	25246	663123	71464
شرق بورسعيد	78	27551	3804	73594	6155	619133	69956	506146	57403	1226424	137318
السويس	2	0	40	771	62	0	0	0	0	771	102
الأجمالى	393	761666	60984	618581	54443	1138949	124783	1025290	104603	3544485	344813

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

قطاع النقل البحرى
Maritime Transport Sector
وزارة النقل

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

As the government is aggressively reforming the Egyptian economy, it is expected that the GDP will remain around 7% for the study period. Moreover, if the government also addresses the reasons for low containerization in Egypt (about 50%) and increase it to the standard international 80% or more, the number of containers using the ports will increase and the volume of the general cargo handled would decrease.

In addition , Damietta KGL terminal would come into service by 2010, and expansion of the container facilities at Port Said (W) and (E) and at Sokhna Port would increase the number of containers handled at these ports dramatically. All the new transshipment container would be an addition on top of the forecast presented in table (17) above.

The main question now is: Would the "hinterland connections, i.e. roads , railway and inland water transport be enough to handle such huge volume increases ? It is quite doubtful and certainly needs to be looked into.

Physical expansion in assets, either in equipment or in berths would be needed badly at the Egyptian Ports very soon. The high growth assumption, for a change, would be the logical one to choose. This is due to the analysis above as well as being the safest to consider. The next step is to define exactly what measures should be taken at the ports to address or face any container handling deficiency.

Conclusions and Recommendations:

From the above study and discussion once can conclude that the Egyptian Ports are going to face deficiencies in handling containers while the number of containers would be growing. The growth of domestic container that would require hinterland services is also expected to be large. One can recommend examining those hinterland connections such as roads, rail and inland water transport.

The scenario used in this study assumes that all the factors affecting the port capacity are optimum beside the berth and the ship to shore equipment. The model used here can be easily expanded to take all the factors into consideration and build a permanent model that can be called on to plan any future port development. One also has to take into consideration that the handling of domestic containers should not be crowded out to the benefit of transshipment as the benefit of the latter to the country's economy is marginal compared to the domestic containers.

Table (17)
Egyptian Ports Capacity in TEU (Throughput Domestic & Transshipment)

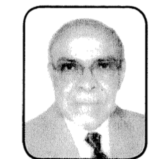
Forecast: Demand; Capacity: Supply

		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014	
		Demand	Supply	Demand	Supply	Demand	Supply	Demand	Supply	Demand	Supply	Demand	Supply	Demand	Supply	Demand	Supply
Aly,DHK & HPH	Low Scenario	1.019.008	1.500.000	1.163.459	1.500.000	1.221.632	1.500.000	1.282.713	1.500.000	1.346.849	1.500.000	1.414.192	1.500.000	1.484.901	1.500.000	1.559.146	1.500.000
	Average Scenario	1.048.304	1.500.000	1.226.151	1.500.000	1.336.505	1.500.000	1.456.790	1.500.000	1.587.902	1.500.000	1.730.813	1.500.000	1.886.586	1.500.000	2.056.379	1.500.000
	High Scenario	1.158.162	1.500.000	1.482.121	1.500.000	1.837.830	1.500.000	2.278.910	1.500.000	2.825.848	1.500.000	3.504.052	1.500.000	4.345.024	1.500.000	5.387.830	1.500.000
Port Said (W)	Low Scenario	1.071.836	1.200.000	1.136.146	1.200.000	1.204.315	1.200.000	1.276.574	1.200.000	1.353.168	1.200.000	1.434.358	1.200.000	1.520.420	1.200.000	1.611.645	1.200.000
	Average Scenario	1.142.618	1.200.000	1.291.158	1.200.000	1.459.008	1.200.000	1.648.679	1.200.000	1.863.008	1.200.000	2.105.199	1.200.000	2.378.875	1.200.000	2.688.128	1.200.000
	High Scenario	1.263.958	1.200.000	1.579.947	1.200.000	1.974.934	1.200.000	2.468.667	1.200.000	3.085.834	1.200.000	3.857.292	1.200.000	4.821.615	1.200.000	6.027.019	1.200.000
Port Said (E)	Low Scenario	2.364.000	1.800.000	3.114.000	1.800.000	3.814.000	1.800.000	4.514.000	1.800.000	4.784.840	1.800.000	5.071.930	1.800.000	5.376.246	1.800.000	5.698.821	1.800.000
	Average Scenario	2.364.000	1.800.000	3.114.000	1.800.000	3.814.000	1.800.000	4.514.000	1.800.000	5.100.820	1.800.000	5.763.927	1.800.000	6.513.237	1.800.000	7.359.958	1.800.000
	High Scenario	2.364.000	1.800.000	3.114.000	1.800.000	3.814.000	1.800.000	4.514.000	1.800.000	5.642.500	1.800.000	7.053.125	1.800.000	8.816.406	1.800.000	11.020.508	1.800.000
Damietta	Low Scenario	712.338	2.250.000	648.228	2.250.000	609.334	2.250.000	809.334	2.250.000	821.334	2.250.000	834.054	2.250.000	847.538	2.250.000	861.830	2.250.000
	Average Scenario	771.700	2.250.000	725.398	2.250.000	725.398	2.250.000	925.398	2.250.000	945.398	2.250.000	945.398	2.250.000	945.398	2.250.000	945.398	2.250.000
	High Scenario	797.141	2.250.000	797.141	2.250.000	797.141	2.250.000	997.141	2.250.000	1.045.141	2.250.000	1.045.141	2.250.000	1.045.141	2.250.000	1.045.141	2.250.000
Sokhna	Low Scenario	423.717	450.000	449.140	675.000	476.088	675.000	504.654	1200.000	534.933	1200.000	567.029	1200.000	601.050	1200.000	637.114	1200.000
	Average Scenario	468.638	450.000	520.188	675.000	577.409	675.000	640.924	1200.000	711.426	1200.000	789.683	1200.000	876.548	1200.000	972.968	1200.000
	High Scenario	513.560	450.000	631.678	675.000	776.964	675.000	955.666	1200.000	1.175.469	1200.000	1.445.827	1200.000	1.778.368	1200.000	2.187.392	1200.000
Total Egypt	Low Scenario	5.590.900	7.200.000	6.510.973	7.425.000	7.325.369	7.425.000	8.387.275	7.950.000	8.841.124	7.950.000	9.321.563	7.950.000	9.830.155	7.950.000	10.368.555	7.950.000
	Average Scenario	5.795.260	7.200.000	6.876.896	7.425.000	7.912.321	7.425.000	9.185.792	7.950.000	10.208.553	7.950.000	11.335.019	7.950.000	12.600.643	7.950.000	14.022.831	7.950.000
	High Scenario	6.096.820	7.200.000	7.604.887	7.425.000	9.200.869	7.425.000	11.214.384	7.950.000	13.774.792	7.950.000	16.905.437	7.950.000	20.806.554	7.950.000	25.667.889	7.950.000

Egyptian Ports

Container Handling, The Future Ahead





DR. ISMAIL MOBAREK

Discussion of Results:

Table (16) presents the forecasted throughput versus the port capacity for the various ports. Table (16) shows the domestic containers, and indicates that ports capacity would be exceeded in 2009 at Alexandria & Dekheila under the high growth scenario. The average growth causes an exceedance in 2011 and the low growth rate would cause an exceedance in 2014. For Port Said West it would reach an exceedance only in 2014 under the high growth scenario. While Damietta Port would be safe against exceedance for domestic containers.

Sokhna Port would have exceedance in 2007 at average growth rate and at the high. 2009 and after will also have an exceedence under the high growth scenario.

Table (17) presents the forecasted throughput versus port capacity for both domestic and transshipment. Under these conditions all the ports container terminals would face exceedance as follows:

Alexandria & Dekhiela
2009 High growth
2011 Average growth
2014 Low growth

Port Said (W)
2007 High growth
2008 Average growth
2009 Low growth

Port Said (E)
2007 under all growth assumptions

Damietta No exceedance

Sokhna
2007 average growth
2010 high growth
2011 high growth

Table (16)
Egyptian Ports Capacity in TEU (Domestic)

Forecast / Capacity

Port	Scenario	2007 Demand	2007 Supply	2008 Demand	2008 Supply	2009 Demand	2009 Supply	2010 Demand	2010 Supply	2011 Demand	2011 Supply	2012 Demand	2012 Supply	2013 Demand	2013 Supply	2014 Demand	2014 Supply
Alx/DHK & HH	Low Scenario	1.019.008	1.500.000	1.163.459	1.500.000	1.221.632	1.500.000	1.282.713	1.500.000	1.346.849	1.500.000	1.414.192	1.500.000	1.484.901	1.500.000	1.559.146	1.500.000
	Average Scenario	1.048.304	1.500.000	1.226.151	1.500.000	1.336.505	1.500.000	1.456.790	1.500.000	1.587.902	1.500.000	1.730.813	1.500.000	1.886.586	1.500.000	2.056.379	1.500.000
	High Scenario	1.158.162	1.500.000	1.482.121	1.500.000	1.837.830	1.500.000	2.278.910	1.500.000	2.825.848	1.500.000	3.504.052	1.500.000	4.345.024	1.500.000	5.387.430	1.500.000
Port Said (W)	Low Scenario	225.086	1.200.000	238.591	1.200.000	252.906	1.200.000	268.080	1.200.000	284.165	1.200.000	301.215	1.200.000	319.288	1.200.000	338.445	1.200.000
	Average Scenario	239.950	1.200.000	271.143	1.200.000	306.392	1.200.000	346.223	1.200.000	391.232	1.200.000	442.092	1.200.000	499.564	1.200.000	564.507	1.200.000
	High Scenario	265.431	1.200.000	331.789	1.200.000	414.736	1.200.000	518.420	1.200.000	648.025	1.200.000	810.031	1.200.000	1.012.539	1.200.000	1.265.674	1.200.000
Port Said (E)	Low Scenario	70.920	1.800.000	93.420	1.800.000	114.420	1.800.000	135.420	1.800.000	143.545	1.800.000	152.158	1.800.000	161.287	1.800.000	170.965	1.800.000
	Average Scenario	70.920	1.800.000	93.420	1.800.000	114.420	1.800.000	135.420	1.800.000	153.025	1.800.000	172.918	1.800.000	195.397	1.800.000	220.799	1.800.000
	High Scenario	70.920	1.800.000	93.420	1.800.000	114.420	1.800.000	135.420	1.800.000	169.275	1.800.000	211.594	1.800.000	264.492	1.800.000	330.615	1.800.000
Damietta	Low Scenario	113.974	2.250.000	103.716	2.250.000	97.493	2.250.000	97.493	2.250.000	97.493	2.250.000	97.493	2.250.000	97.493	2.250.000	97.493	2.250.000
	Average Scenario	123.472	2.250.000	116.064	2.250.000	116.064	2.250.000	116.064	2.250.000	116.064	2.250.000	116.064	2.250.000	116.064	2.250.000	116.064	2.250.000
	High Scenario	127.543	2.250.000	127.543	2.250.000	127.543	2.250.000	127.543	2.250.000	127.543	2.250.000	127.543	2.250.000	127.543	2.250.000	127.543	2.250.000
Sokhna	Low Scenario	423.717	450.000	449.140	675.000	476.088	675.000	504.654	1200.000	534.933	1200.000	567.029	1200.000	601.050	1200.000	637.114	1200.000
	Average Scenario	468.638	450.000	520.188	675.000	577.409	675.000	640.924	1200.000	711.426	1200.000	789.683	1200.000	876.548	1200.000	973.968	1200.000
	High Scenario	513.560	450.000	631.678	675.000	776.964	675.000	955.666	1200.000	1.175.469	1200.000	1.445.827	1200.000	1.778.368	1200.000	2.187.392	1200.000
Total Egypt	Low Scenario	1.852.705	7.200.000	2.048.326	7.425.000	2.162.540	7.425.000	2.288.361	7.950.000	2.406.986	7.950.000	2.532.087	7.950.000	2.664.021	7.950.000	2.803.163	7.950.000
	Average Scenario	1.951.284	7.200.000	2.226.967	7.425.000	2.450.790	7.425.000	2.695.421	7.950.000	2.959.647	7.950.000	3.251.569	7.950.000	3.574.158	7.950.000	3.930.716	7.950.000
	High Scenario	2.135.616	7.200.000	2.666.551	7.425.000	3.271.493	7.425.000	4.015.958	7.950.000	4.946.160	7.950.000	6.099.047	7.950.000	7.527.965	7.950.000	9.299.054	7.950.000

بسم الله الرحمن الرحيم

"يا أيتها النفس المطمئنة • ارجعي إلى ربك راضية مرضية • فادخلي في عبادي • وادخلي جنتي"

صدق الله العظيم

إنترناشيونال

International

رئيس مجلس الإدارة
وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
ينعون بمزيد من الحزن والأسى
المغفور لها السيدة الفاضلة

نــازلى هــانم عــاكف

والدة السادة

المرحوم السيد / إسماعيل لطفى منصور
السيد / يوسف لطفى منصور
السيد الوزير/ محمد لطفى منصور
السيدة/ راوية لطفى منصور
السيد / ياسين لطفى منصور

وخالة كل من السادة

الدكتور/ عاكف أمين المغربى
السيد / إيهاب أمين المغربى
السيد الوزير/ أحمد أمين المغربى
السيد / شريف أمين المغربى

وجدة كل من السادة

محمد الأمين إسماعيل منصور
محمود لطفى إسماعيل منصور
يوسف إسماعيل لطفى منصور
منصور محمد لطفى منصور
لطفى محمد لطفى منصور
مصطفى محمد عبود

داعين المولى عز وجل أن يتغمد الفقيدة الكريمة برحمته
ويسكنها فسيح جناته ويلهمهم والأسرة الصبر والسلوان

WORLD QUALITY COMMITMENT

22nd International WQC Convention PARIS 21-22 September 2008

Jose E.Prieto
PRESIDENT AND CEO OF
BUISNESS INITIATIVE DIRECTIONS

AND

Dayle L.Fickling
PRESIDENT AND CEO
OF IMARPRESS



Take great pleasure in informing
INTERNATIONAL MARITIME SERVICES CO.
That it has been awarded the

GOLD CATEGORY
PARIS 2008

WQC INTERNATIONAL STAR AWARD

WORLD QUALITY COMMITMENT

The Gala Dinner and Awards Ceremony will take place
at the Concorde Convention Hall in Paris, France
CONCORDE LA FAYETTE HOTEL (3, PLACE DU GÉNÉRAL KOENIG – 75850 PARIS, FRANCE)
DATE: MONDAY, SEPTEMBER 22ND, 2008, TIME: 18:30

The B.I.D award has appeared in previous years on Television and in various media facets on all continents. The event will be attended by members of the diplomatic corps and international businessmen, professionals in economy and the arts, members of the press, and experts in public relations and television.





آخر أخبار

شركة المستودعات المصرية العامة



اللواء بحرى
محمد ذكى محمد
رئيس مجلس الإدارة
والعضو المنتدب

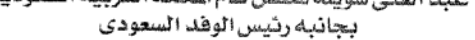
1) فى إطار التطوير والتحديث المستمر لشركة المستودعات المصرية العامة قامت الشركة بشراء جهاز سيرفر (خادم) Fujitsu Tx20054 Dual_Core intel Xeon E5205 ذات سعات وسرعات عالية بالإضافة إلى جهاز الخادم الموجود حالياً Hp Protaint ML530 T02G2 لسرعة نقل وتداول المعلومات وقد تم ربطه بالإدارة الإليكترونية لهيئة الميناء وذلك لخدمة العملاء وسرعة إنجاز متطلباتهم من الشركة من إستخراج فواتير إليكترونية وكارتة الصرف الإليكترونية مع ربطها بالمخازن الجمركية بالميناء.

2) وفى نفس الإطار قامت الشركة بشراء عدد 10 رأس تريلا (نقل ثقيل) طراز مرسيدس لتحديث أسطول النقل الشركة وذلك فى إطار خطة خمسية لتطوير أسطول النقل البرى وذلك لربط الشركة مستقبلا فى تقديم الخدمة اللوجستية المتكاملة للعملاء خدمة من الباب للباب.



القنصلية السعودية تقييم حفل عشاء تكريماً للوفد السعودى المشارك فى فعاليات مهرجان الشباب العربى الحادى عشر





عبد الغنى شويله قنصل عام المملكة العربية السعودية بجانبه رئيس الوفد السعودى

فى ليلة ذات نكهة سعودية خالصة .. إمتزجت نسائم البحر الأبيض المتوسط مع عبق الأهازيج التى رددها أعضاء الوفد السعودى المشارك فى فعاليات مهرجان الشباب العربى الحادى عشر المقام حاليا فى الاسكندريه تعبيرا عن شكرهم وإمتنانهم لسعادة القنصل السعودى بالإسكندرية والقنصلية السعوديه التى إحتفت بهم فى جو بهى ومفعم بالحميميه ، حيث أقام سعادة الأستاذ/ عبدالغنى بن عبدالخالق شويله القنصل العام للمملكة العربية السعوديه فى الإسكندرية حفل عشاء تكريما للوفد السعودى حضره سعادة الأستاذ/ محمد الدباسى مدير عام النشاطات الشبابية بالرئاسة العامة لرعاية الشباب ورئيس الوفد وحشد من رجال الصحافة والإعلام كما حضره منسوبى القنصلية السعودية بالإسكندرية.

وقد أدلي سعادة الأستاذ/ عبدالغنى شويله بتصريح لقناة الرياضية السعوديه التى كانت حاضرة فى الحفل عبرفيه عن ترحيبه بأعضاء الوفد السعودى معربا عن إعتزازه بما حققه الوفد من نتائج طيبه خلال مشاركتهم مطالبا إياهم ببذل المزيد لتحقيق مايصبون إليه كما أشار إلى أن ذلك ليس بمستغرب على أبناء المملكة الذين يتمتعون بالموهبة والتفانى والروح الوطنية العاليه معربا فى الوقت نفسه عن عميق شكره لصاحب السمو الملكى الأمير/ سلطان بن فهد بن عبدالعزيز الرئيس العام لرعاية الشباب وصاحب السمو الملكى الأمير/ فيصل بن فهد بن عبدالعزيز نائب الرئيس العام لرعاية الشباب الذين لا يألون جهدا فى سبيل دعم الشباب السعودى والإرتقاء بهم فى شتى الحقول فى ظل القيادة الحكيمة لخادم الحرمين الشريفين وصاحب السمو الملكى الأمير/ سلطان بن عبدالعزيز ولى العهد وزير الدفاع والطيران والمفتش العام.

من جهة أخرى قدم رئيس الوفد السعودى درعا تذكاريا لسعادة القنصل العام معبراً عن جزيل شكره لسعادته ولجميع منسوبى القنصلية الذين كانوا على أهبة الإستعداد لتقديم كل عون ومساعدة فقد كانوا فى إسقبالهم حين وصولهم الى مطار الإسكندرية كما كانوا على إتصال دائم ومتابعه مستمره بهم لتلمس إحتياجاتهم لتذليل مايقد يعترضهم ، كما أصر أحد أعضاء الوفد على تقديم هدية خاصة به وهى عبارة عن صورة فوتوغرافيه من أعماله، ولم يفوت أعضاء الوفد فرصة مغادرتهم مكان الحفل لتمر بدون ان يترنموا ببعض الأهازيج السعوديه الوطنية التى جذبت أسماع رواد المكان قبل أن يشد مؤدوها انظارهم.. والذين بلاشك طربوا لماسمعوه ..ذلك ماعبرت عنه ملامحهم.



صورة لعدد من الدبلوماسين من منسوبى القنصلية السعودية



سعادة القنصل العام يتسلم أحد الهدايا



صورة جماعية لرئيس وأعضاء الوفد السعودى مع القنصل السعودى وأعضاء القنصلية

مشاركة القنصلية السعودية فى مراسم الحفل الختامى لفعاليات مهرجان الشباب العربى الحادى عشر



شارك سعادة الاستاذ/ عبدالغنى بن عبدالخالق شويله القنصل العام للمملكة العربية السعوديه بالاسكندرية فى مراسم الحفل الختامي لفعاليات مهرجان الشباب العربى الحادى عشر والذى اقيم فى الاسكندرية فى الفترة من 4ـــ2008/7/14 الى جانب كل من سعادة الكتور/محمد صفى الدين خربوش رئيس المجلس القومى للشباب وسعادة الدكتور/ هانى مصطفى الوزير المفوض فى جامعة الدول العربية وسعادة اللواء/ أبو الفتوح محمد المدير التنفيذى للمجلس القومى للشباب وسعادة الدكتور/ فؤاد عبدالباقى وكيل وزارة الشباب والرياضه وسعادة اللواء/ بشير حرب مستشار محافظ الاسكندرية للشباب والرياضه وعدد كبير من المسئولين فى قطاعى الشباب والرياضه ورؤساء وأعضاء الوفود المشاركه وممثلى الهيئات الرسمية والدبلوماسيه

بدء الحفل بمسيرة لحملة إعلام الدول العربية المشاركة يتقدمها علم جامعة الدول العربية تلاها كلمة ترحيبية بالضيوف القاها مقدم الحفل الذى ترك المجال لاحقا لاحدى أعضاء الوفد الفلسطينى لتمثيل زملاءها فى التعبير عن ترحيبهم بالضيوف وسعادتهم بهذا اللقاء ، عقب ذلك إشترك عدد من أعضاء الوفود بالتناوب فى قراءة البيان الختامى للندوة الفكرية التى عقدت ضمن برامج المهرجان العامة والتى تضمنت عدد من آمال ومطالب الشباب العربى

تلا ذلك تسليم دروع وشهادات التقدير لرؤساء الوفود المشاركة والتى قام بتسليمها لهم سعادة الدكتور/ محمد صفى الدين خربوش رئيس المجلس القومى للشباب

ومن ثم تم اعلان وتوزيع الجوائز على الوفود المشاركة حيث جاء ترتيب المملكة ثانيا وفق الترتيب النهائى العام بعد جمهورية مصر العربية وكانت الميداليات التى احرزتها المملكة على النحو التالي

الذهبية فى مسابقة القران الكريم — البرونزيه فى مسابقة النص المسرحى

الفضيه فى مسابقة الفنون التشكيليه .. تصوير — الفضية فى مسابقة الفنون التشكيليه ..نحت

وبالنسبة لكؤوس الفرق الجماعية فقد احرز الوفد السعودى الميدالية البرونزية

وفى نهاية الحفل القى سعادة الدكتور/ محمد صفى الدين خربوش رئيس المجلس القومى للشباب كلمة عبر فيها عن سعادته بهذا التجمع العربى المميز الذى يدعم اواصر المحبة والاخاء بين الدول العربية والذى يعزز بلاشك روافد العمل العربى المشترك

من جهة اخرى قدم الاستاذ/ سعد المطرود رئيس الوفد السعودى المشارك في المهرجان واعضاء الوفد فى نهاية الحفل جزيل شكرهم لسعادة القنصل العام ولجميع منسوبى القنصلية على مالقوه من حفاوة وترحيب وكذلك على مالمسوه من تعاون من قبلهم فى سبيل انجاح مهتهم



لقطة لأعضاء الوفد وهم يؤدون بعض الأهازيج



صورة لمغادرة الوفد مكان الحفل







تهنئ أسرة مجلة انترناشيونال قطاع النقل البحري على فوز بنك معلومات النقل البحري المصري في مسابقة "أفضل الإصدارات والنشرات المعلوماتية لعام "٢٠٠٧/٢٠٠٨" ومسابقة "أفضل موقع هيئة على شبكة المعلومات الدولية" والتي ينظمها مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار بمجلس الوزراء المصري، إن هذا الإنجاز الذي حققه بنك معلومات النقل البحري المصري يعد استمرارا لمسيرة التميز التي يحرص عليها وترجمها بحصوله على المراكز الاول في العديد من المسابقات المختلفة في الاعوام السابقة متمنين تقدير لكافة أعضاء بنك معلومات النقل البحري لما يبذلوه من جهد متميز لخدمة قطاع النقل البحري المصري

مستقبل شركات الحاويات العامة فى مصر بين التقدم و التراجع

تمر محطات الحاويات الوطنية بمصر بمفترق طرق ، بين التقدم أو التراجع ، فإن كانت هذه الشركات قد حققت إنجازات تستحق الإشادة فى الماضى إلا أن الموقف الآن مختلف ، فما كان يصلح للأمس لم يعد كذلك الآن ، و لن يكون في المستقبل القريب ، حيث تواجه محطات الحاويات الوطنية العديد من التحديات التى تحتاج إلى إستعدادت سريعة و إستثمارات هائلة .

إن التطورات المتلاحقة التى تشهدها صناعة النقل البحرى على كافة المحاور (السفينة / البضاعة / الميناء ...) فرضت على كل طرف من الأطراف المعنية بهذه الصناعة التوافق مع المستجدات و التطورات التى يشهدها باقى الأطراف و الحقيقة أن دور محطات الحاويات بالموانى على مستوى العالم يأتى كرد فعل للتطورات التى تحدث للسفينة و البضاعة، فازدياد حجم السفن يستلزم زيادة مماثلة فى إمكانيات الموانى و فى كوريا الآن يتم تصميم سفينة حاويات سعة 22 ألف حاوية مكافئة و دخول مثل هذه السفينة الخدمة يحتاج إلى ثورة حقيقية فى نظام النقل بالحاويات و لكننا نقصر الحديث الآن عن السفن العاملة و التى تجوب البحار حاليا و التى تعبر قناة السويس محملة بعشرات الآلاف من الحاويات و لا تسطيع محطات الحاويات الوطنية إستقبالها رغم المزايا الحاكمة التى تتمتع بها و أهمها الموقع الجغرافى الفريد و إستقرار و كفاءة العمالة الفنية مدعمة بالمزايا السعرية والتسهيلات المشجعة و الكفاءة التشغيلية المقبولة وهذه المزايا مجتمعة هى التى سمحت لمحطات الحاويات الوطنية الإستمرار فى الخدمة حتى الآن ، فماذا عن الغد ، الحقيقة أن شواهد كثيرة تؤكد أن الوضع جد مهم .

ويعرض سريع نذكر الآتى:

تسعى الخطوط الملاحية العالمية إلى زيادة نشاطها و الاستمرار فى المنافسة من خلال خفض التكلفة و أحد أهم وسائلها إلى ذلك هو استخدام سفن الحاويات الأكبر حجما والتى وصل غاطسها إلى 15.5 متر (EMMA MAERSK) و ثلث سفن الحاويات الموجودة بالخدمة الآن (مقدرة بالحمولة TEUs) هى سفن كبيرة الحجم من طراز Super Post panamax . و يمكن أن نلخص الأمر بأنه إذا أرادت محطات الحاويات الوطنية أن تنمو و تستمر فى الخدمة فعليها أن تزيد عمق أرصفتها إلى 15 متر على الأقل .

و ليس سرا أن هذه الأمور معروفة للمهتمين بالنقل البحري فالجميع يتحدث عن أهمية زيادة عمق أرصفة الحاويات منذ أكثر من سنوات 10 و تحديدا فى عام 1996فى الاسكندرية فى المؤتمر السنوى الذى تنظمه الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحرى و ربما قبل ذلك حيث قدمت عدد من الأوراق البحثية بهذا الخصوص . و الحقيقة أيضا أنه فى شركة دمياط لتداول الحاويات - التى أشرف بالعمل بها - كانت هناك بدائل مختلفة للتعامل مع هذه المشكلة فى وقت مبكر والآن و بعد مرور هذه السنوات تواجه إدارة محطات الحاويات الوطنية هذا التحدي تحت وطأة ضيق الوقت و عظم حجم الاستثمارات المطلوبة بسبب عوامل كثيرة منها ضعف التخطيط الإستراتيجي .

ويجب أن نفصل بين أمرين :

الأول : قدرة محطات الحاويات الوطنية على إستقبال الشريحة المستهدفة من سفن الحاويات الكبيرة و الموجودة بالخدمة الآن و هذا الأمر يتعلق بزيادة عمق أرصفة الحاويات .

الثانى : زيادة كفاءة التشغيل و رفع معدلات الأداء و تقديم مستوى مناسب من الخدمة و هذا يتعلق بالبنية الفوقية و عمليات التحديث و التطوير ونظام المعلومات و ما إلى ذلك .

و السؤال الآن : ماذا نحن فاعلون ؟

مع ميلاد عدد من محطات الحاويات المنافسة بالمنطقة و منها محطة حاويات شرق التفريعة و محطة حاويات الدخيلة وميناء السخنة بالإضافة محطة الحاويات الجديدة بميناء دمياط (المخطط جاهزيتها للعمل فى النصف الأول من العام القادم) يضاف إلى ذلك عمليات التطوير و التحديث المعتبرة التى شهدتها الموانى المجاورة فى إيطاليا و مالطا و إسرائيل و لبنان وغيرها من الموانى المنافسة ، يزداد الموقف تعقيدا ، و على العموم فيجب أن نحدد أولا ماذا نريد و ما الهدف الذى تسعى محطات الحاويات الوطنية إلى تحيقيقه ؟ فإذا كان الهدف هو النمو ـــ وهنا يكون الحديث مقصورا على شركة دمياط لتداول الحاويات و البضائع بميناء دمياط -محل خبرتى- فنحن هنا نتحدث عن زيادة طول الرصيف من 1050 متر ليشمل رصيف 5 ، 6 (بطول 500 متر تقريبا) مع زيادة غاطس ارصفة المحطة إلى 16 متر بدلا من الغاطس التصميمى (14.5 متر) (تجرى الآن دراسة علمية للاختيار بين تعميق الرصيف بالكامل أو تعميق جزء منه) و الذى يسمح بالتعامل مع السفن التي لا يزيد غاطسها عن 13.25 متر و أيضا زيادة وتحديث معدات الرصيف و الساحة زيادة الطاقة الاستيعابية لساحات الحاويات الثلاجة نظرا للطلب المتزايد عليها.

أما إذا كان الهدف هو الحفاظ على مستوى الإنتاجية الحالى ـــ حيث تعمل محطة حاويات دمياط الآن بكامل طاقتها الإستيعابية 1.2 مليون حاوية مكافئة و تم تداول 1.124 مليون حاوية مكافئة فى العام المالى 2008/2007 و بنسبة زيادة قدرها 25% عن العام المالى السابق (الأمر الذى يحتاج إلى إشادة ليس محلها الآن) .

و السؤال هنا : إذا ما كانت شركة دمياط لتداول الحاويات و البضائع تعمل بكامل طاقتها الإستيعابية و فاقت المعدلات المستهدفة فما الذى يدعو للقلق ؟ والرد على هذا المنطق له شقين الأول : من غير المضمون الحفاظ على هذا المستوى فى السنوات القادمة للأسباب التي وردت بسياق المقال و الثانى: بإفتراض أن ذلك تحقق ، إن محطة حاويات دمياط (80 % من إنتاجيتها للحاويات إعادة الشحن Transshipment) تصنف عالميا - حتى الآن - على أنها ميناء محورى بمنطقة شرق المتوسط و الوضع الحالى سيخفض مستواها حتما إلى ميناء فرعى ، و ليس من المضمون فى ظل التكتلات الملاحية و الاندماجات التى تحدث كل يوم بين الخطوط الملاحية و التشغيل المشترك و تبادل حجز الفراغات على السفن التابعة لها زاد من إرتباطها من ناحية التشغيل و أصبح من الصعوبة تجزئة الموانى التى تختار التعامل معها بل أنها تسعى إلى الميناء الكبير المتطور الذى يستوعب نشاطها . و يضاف إلى ذلك أن ثبات حجم النشاط لمحطات الحاويات الوطنية فى ظل معدلات النمو الهائلة التى تشهدها التجارة العالمية المنقولة بحرا بصفة عامة و المنقولة بالحاويات بصفة خاصة و خط التجارة العالمى Far East –North Europe على وجة التحديد يعد أمرا غير مقبول .

الخلاصة:

- تبذل إدارة محطات الحاويات الوطنية الجهد المناسب فيما يتعلق بعمليات الإحلال و التطوير لمعدات الرصيف و الساحة بما يؤدى إلى رفع كفاءة التشغيل .
- تعميق أرصفة الحاويات مشكلة و على الجميع العمل معا لإيجاد أفضل السبل الممكنة للتغلب عليها .

نبذة عن كاتب المقال

الإسم/أحمد إبراهيم كامل

مدير التسويق

شركة دمياط لتداول الحاويات و البضائع

- **بكالوريوس إدارة الأعمال البحرية 1986.**
- **دبلوم الدراسات العليا فى النقل الدولى و اللوجيستيات 2001 .**
- **ماجيستير النقل الدولى و اللوجيستيات 2004**
- **يحضر رسالة الدكتوراه فى إدارة الأعمال بجامعة قناة السويس.**
- **يعمل فى مجال النقل البحرى منذ عام 1989 ببورسعيد ودمياط و له خبرة واسعة فى محطات الحاويات.**
- **زار العديد من الموانى الأوروبية و حصل على عدة دورات متخصصة فى النقل البحرى بمصر و إيطاليا و أسبانيا.**

قمة الثمانى الصناعية الكبرى



بقلم عبد السلام السيد أحمد

إستضافت اليابان فى مدينة توماكو بجزيرة هوكايدو خلال الفترة من 7 إلى 9 يوليو الماضى قمة الدول الثمانى الصناعية الكبرى الذى شارك فيها رؤساء بريطانيا وكندا وفرنسا والمانيا واليابان وإيطاليا وروسيا والولايات المتحدة، بالإضافة إلى زعماء 15 دولة أخرى على رأسها الصين والهند والبرازيل وأستراليا، وثمانى دول أفريقية.

وقد سبق هذه القمة خلال مارس الماضى فى العاصمة اليابانية طوكيو إجتماع مجلس علوم اليابان مع لفيف من العلماء الأكاديمية بدول مجموعة الثمانى الكبار، بالإضافة إلى علماء من البرازيل والصين والهند والمكسيك وجنوب أفريقيا حيث تمت مناقشة العديد من التوصيات النهائية تحت عنوان " التغير المناخى التكيف والأنتقال إلى مجتمع بكربون أقل " وقام المجلس بتقديم هذه التوصيات خلال يونيو الماضى إلى ياسو فوكودا رئيس الوزراء اليابانى بصفته الرئيس الدورى للمجموعة ليقوم بدوره بعرضها على قادة دول مجموعة الثمانى فى إجتماعهم.

وبالرغم من حالة التوتر العالمى والمظاهرات الحاشدة التى غطت معظم دول العالم إحتجاجاً على الأرتفاع المطرد فى أسعار المواد الغذائية والوقود، فقد بدأ زعماء مجموعة الثمانى إجتماعاتهم لبحث سبل معالجة أهم الأزمات التى تواجه العالم فى الوقت الحاضر وعلى رأسها أزمة الغذاء العالمية، والأسعار القياسية للوقود، بجانب قضية الإحتباس الحرارى، ومكافحة الفقر، والمساعدات الدولية لدعم التنمية الأفريقية ، والتهديد المزدوج من الأرهاب وإنتشار أسلحة الدمار الشامل على السلام العالمى.

آراء واقتراحات الكبار

لقد كان من أهم الآراء والاقتراحات التى عرضت فى القمة :

* إعلان خوسيه مانويل باروزو رئيس المفوضية الأوروبية عن منحة قدرها مليار يورو من أجل إنشاء صندوق لمكافحة الجوع ومساعدة المزارعين فى الدول الفقيرة، يتم إنفاقها خلال عام واحد ينتهى فى 2009، وأشار باروزو إلى أن إجمالى قمة المساعدات الزراعية المقدمة من بروكسل للدول الفقيرة سيرتفع بذلك إلى 1.8 مليار يورو فى الفترة ما بين عامى 2008 و2009، كما أنه حث القادة على خفض الإنبعاثات الغازية إلى النصف بحلول عام 2050، وضرورة الإعلان عن الإلتزام بهذا الهدف.

* إعلان الرئيس الفرنسى نيقولا ساركوزى عن تلقيه دعماً دولياً لفكرته الخاصة بتشكيل لجنة خبراء للتعامل مع أزمة الغذاء العالمية على غرار لجنة الأمم المتحدة حول التغير المناخى .

* مطالبة بان كى مون أمين عام الأمم المتحدة بتولى القيادة فى المحادثات حول التغير المناخى.

* دعوة الرئيس الأمريكى چورچ بوش الصين والهند للموافقة على أتخاذ إجراءات لتقليل إنبعاثات الغاز مؤكداً على أن هذه المشكلة لن تحل فى حالة عدم إنضمام هذين الدولتين إلى المساعى المبذولة لتحقيق ذلك.

* تأكيد ياسو فاكودا رئيس الوزراء اليابانى ونظيراه الألمانى والبريطانى إنچيلا ميركل وچوردن براون على ضرورة السعى للتوصل إلى نتيجة مثمرة فى قضية التغير المناخى.

* دعوة جوردن براون رئيس الوزراء البريطانى مجموعة الثمانى إلى الإلتزام بتعهداتها لدعم المساعدة لأفريقيا.

* تحذير الرئيس الروسى ديمترى مدفيديف من أنه يفكر فى إتخاذ إجراءات مضادة إذا نفذت الولايات المتحدة خطتها بإقامة درع صاروخية مضادة للصواريخ فى شرق أوروبا حيث تدرس روسيا خطوات إنتقالية لكنها مستعدة فى نفس الوقت لإجراء محادثات.

* إعراب كوندوليزا رايس وزير الخارجية الأمريكية عن خيبة أملها إزاء الرد الروسى على نشر الدرع الصاروخية.

هذا وقد :

– شنت منظمة أوكسفام الخيرية البريطانية هجوماً حاداً على الدول الكبرى حيث اتهمتها بعدم تنفيذ ما سبق أن تعهدت به لزيادة المساعدات إلى أفريقيا إلى 25 مليار دولار من خلال خمس سنوات إعتباراً من 2005 حيث وصلت الزيادة التى تمت حتى الآن إلى ثلاثة مليارات دولار فقط .

– أشادت جماعة الصندوق العالمى لحماية الطبيعة "دبليو دبليو إف" إلى أن مجموعة الثمانى مسئولة عن 62% من ثانى أوكسيد الكربون المتراكم فى الغلف الجوى للأرض.

البيان الختامى للقمة

أنتهت قمة مجموعة الثمانى بعد توصيات أعتبرتها علاجاً لمشكلة الإحتباس الحرارى، وأرتفاع أسعار البترول، والمساعدات لأفريقيا، وأعلنت عن منحة قدرها 60 مليار دولار لمكافحة الأمراض فى قارة أفريقيا خلال خمسة أعوام، مع الإلتزام بمضاعفة المساعدات للقادة.

الإهتمام بحل المشاكل يظهر على وجوه القادة الثمانية الكبار

وأصدرت القمة بيانها الذى تضمن:

– مطالبة الدول المنتجة للبترول بزيادة قدراتها الإنتاجية والتكريرية فى الأمد القصير للحد من أرتفاع الأسعار ، والدعوة إلى تنويع مصادر الطاقة، وزيادة الإستثمارات فى هذا المجال، وإحداث توازن فى سوق البترول من خلال دعم الحوار بين الدول المنتجة والمستوردة للبترول، والإقتراح بإنشاء منتدى للطاقة لدعم أمنها وجودتها، والتركيز على التكنولوچيا الجديدة فى هذا الصدد.

– مواجهة الإقتصاد العالمى للارتفاع الحاد فى أسعار البترول والغذاء الذى يشكل خطراً جدياً على أستقرار النمو العالمى.

– ثقة المجموعة من قدرة إقتصادياتها على التعافى على المدى الطويل، وتعهدها بمقاومة إجراءات الحماية المفروضة على التجارة العالمية والمطالبة بتنشيط جولة الدوحة فى مباحثات تحرير التجارة.

– بذل الجهود لضمان إنخفاض أكثر من إنبعاث الغازات الضارة بالبيئة على المستوى العالمى لمعالجة ظاهرة التغير المناخى، ولم تحدد القمة نسبة معينة لهذا الإنخفاض .

– تجديد التزام القمة بالمساعدة الرسمية للتنمية التى قطعت فى جلين إيجلز خلال قمة 2005 حيث تعهدت بمضاعفة مساعداتها لأفريقيا لكى تصل إلى 50 مليار سنوياً بحلول العام 2010 .

– دعوة إسرائيل والفلسطينيين إلى عدم نسف المفاوضات الهادفة للتوصل إلى أتفاق سلام بينهما بحلول نهاية العام الجارى.

كلمة أخيرة :

إن دول مجموعة الثمانى تعتبر المسئولة عن الأزمات الغذائية التى تعانى منها معظم دول العالم خاصة بعد رفضها تغيير سياستها بالنسبة لإنتاج الوقود الحيوى الذى يعتبر العامل الأساسى وراء أرتفاع أسعار المواد الغذائية، وبالرجوع إلى ما تمخضت عنه قمة المجموعة نجد أن ما أتفق عليه لا يصل إلى المتطلبات العالمية، ولن يؤدى إلى خفض الأسعار فى الأمد القصير، ولذا فإن الأمر يتطلب الإسهام الفعال لهذه الدول الكبرى لحل الأزمات وإنقاذ فقراء العالم



ثمار التعاون بين الإدارة والعاملين بالهيئة العامة لميناء الإسكندرية

تعددت أنشطة هيئة ميناء الإسكندرية خلال شهر يوليو 2008 وبدأت بزيارة وفد من لجنة الموازنة والمتابعة بمجلس الشعب والتى تتكون من عشرين عضو من الأعضاء البارزين فى مجلس الشعب وقد قامت اللجنة بزيارة ميناء الإسكندرية للإطلاع على حسن سير العمل به .

وقد قام السيد اللواء بحرى/ توفيق عبد الحميد أبو جندية بمتابعة الزيارة وقام اللواء بحرى/ نبيل حلمى نائب رئيس الهيئة بعرض إنجازات الهيئة ومطالبها على لجنة الموازنة والمتابعة وعرض ما تم إنجازه بميناء الإسكندرية وسير العمل به ومردود ما تم التصديق عليه من لجنة الموازنة لصالح الميناء حيث أن مردود ما ينفق على الموانئ مردود سريع لدورة رأس المال والتى يظهر أثارها على الموانئ والجمارك وقطاعات الدولة المختلفة وقد تبعت هذه الزيارة إحتفالية كبيرة أظهرت روح التضامن والتعاون المثمر بين الإدارة والعاملين بهيئة ميناء الإسكندرية لصالح العمل والعاملين ومن أجل نهضة هيئة الميناء المتمثلة فى تكريم عدد 107 من العاملين بهيئة ميناء الإسكندرية والدخيلة والتى قام اللواء بحرى/ توفيق عبد الحميد أبو جندية رئيس الهيئة بتوزيع شهادات التقدير وكذا المكافآت المالية على العاملين المتميزين وقد أهدى سيادته درع الهيئة إلى أول خريجى الكلية البحرية لسنة 2008 حيث أنه أحد أبناء الموظفات بميناء الإسكندرية وهذا يدل على إهتمامه بتكريم أبناء العاملين وقد أستعرض خلال الحفل الإنجازات التى قام بها رئيس الهيئة لصالح العاملين وهى تطوير معسكر مرسى مطروح ورفع مكافأة السائقين لحثهم على المحافظة على سيارتهم .





اللواء بحرى
توفيق عبد الحميد أبو جندية

وكذا تعين أبناء العاملين وفقاً لسياسة الهيئة ودعم الرحلات الترفيهية للعاملين بالميناء ودعم الحالات المرضية ماليا للعاملين كلاً حسب حالته وكذا الدعم المالى للحالات الإجتماعية والعمل على تثبيت العمالة المؤقتة وصرف بدل المخاطر وبدل طبيعة العمل للعاملين وصرف حوافز إنتاج للعاملين بهيئة ميناء الإسكندرية.

إجتماع الجمعية العمومية لغرفة ملاحة بورسعيد يوم الثلاثاء الموافق 2008/7/15

تم عقد إجتماع الجمعية العمومية لغرفة ملاحة بورسعيد بقاعة المؤتمرات بهيئة ميناء بورسعيد وقد شكر السيد الأستاذ/ عادل عبده اللمعى رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد السادة المسئولين بهيئة ميناء بورسعيد لاستضافتهم للغرفة.

وقد تم مناقشة جدول أعمال الجلسة وعرض تقرير مجلس الإدارة ومناقشة الميزانية العمومية المنتهية فى 2008/6/30 والموازنة التخطيطية للعام المالى 2009/2008 .

ثم قام السادة أعضاء الجمعية العمومية بمناقشة بعض النقاط التى جاءت فى تقرير مجلس الإدارة وخاصة المتعلقة بالدورات التدريبية وتدريب حديثى التخرج وطلبة السنوات النهائية بالكليات على العمل الملاحى.

- ذكر الأستاذ/ عادل عبده اللمعى رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد أنه قد تم إنشاء صندوق للعاملين بغرفة ملاحة بورسعيد تضامنا مع العاملين بالغرفة.

كما أشار سيادته أن الغرفة بحاجة إلى بعض التجديدات حيث أن المكان لم يعد لائقاً بأعضاء الجمعية العمومية لذا فقد تم إتخاذ قرار بالإجماع على جمع تبرعات من السادة أعضاء الجمعية لتجديد مقر غرفة ملاحة بورسعيد.

وفى نهاية الإجتماع شكر الأستاذ/ عادل عبده اللمعى السادة الحضور على مشاركتهم الإيجابية كما كرر شكره للسادة المسئولين بهيئة ميناء بورسعيد.



عادل عبده اللمعى

جورج زغيب يكتب من سيدنى - أستراليا

من تناقضات عصرنا الحاضر

ويقدم لك بعض النصائح الغالية

- نملك هذه الأيام منازل أكبر وأسر أصغر ونملك وسائل راحة أكثر ، ووقتاً أقل
- لدينا شهادات أكثر ومنطق أقل، ولدينا معرفة أكثر وحكمة أقل
- لدينا خبراء أكثر، ومشاكل أكثر، ولدينا أدوية أكثر، وعافية أقل
- أننا ننفق بتهور ونضحك قليلاً، ونقود سياراتنا بسرعة، ونغضب بسرعة، ونسهر كثيراً، ونستيقظ منهكين ونقرأ قليلاً، ونشاهد التليفزيون كثيراً، ونادراً ما نصلى
- لقد ضاعفنا ممتلكاتنا، وقللنا قيمنا.
- إننا نتكلم كثيراً، ونحب قليلاً ونكذب كثيراً جداً.
- لقد تعلمنا كيف نكسب رزقنا ، ولم نتعلم كيف نحيا
- لقد أضفنا سنوات إلى حياتنا، ولم نضف حياة إلى سنوات عمرنا
- لدينا مبان أعلى ، وطباعاً حادة، ولدينا طرقاً سريعة أوسع، ووجهات نظر أضيق
- إننا ننفق أكثر، ونملك أقل،
- إننا نشترى أكثر ونستمتع أقل
- لقد وصلنا للقمر وعدنا، ولكننا ننزعج من عبور الشارع لزيارة جار جديد.
- لقد إنتصرنا على الفضاء الخارجي، ولم ننتصر على أنفسنا ولقد شطرنا الذرة، ولم نتغلب على أهوائنا
- إننا نكتب كثيراً، ونتعلم قليلاً، ونخطط كثيراً وننجز القليل
- لقد تعلمنا العجلة، ولم نتعلم الانتظار، ولدينا دخل أعلى وأخلاق أدنى
- إننا نصنع المزيد من أجهزة الكمبيوتر لتحفظ معلومات أكثر ولتعطى نسخاً أكثر، ولكن الاتصال فيما بيننا أقل
- لدينا فائض فى الكمية ، ونقص فى النوعية.
- هذه هى أيام الوجبات السريعة والهضم البطئ
- رجال طوال القامة، صغار الشخصية ، أرباح كبيرة، وعلاقات ضحلة .
- لدينا الكثير من وقت الفراغ، وقليل من المتعة
- لدينا الكثير من أنواع الطعام، والقليل من التغذية
- لدينا دخل عال، وطلاق أعلى
- لدينا منازل فاخرة وبيوت محطمة.
- لذا فإننى أقترح إعتباراً من اليوم، ألا تحتفظ بشئ لمناسبة خاصة، لأن كل يوم تعيشه هو مناسبة خاصة
- إبحث عن المعرفة ، وأقرأ كثيراً ، وأجلس فى شرفة منزلك الأمامية وأستمتع بالمنظر بدون أن تلتفت إلى حاجياتك.
- أقضى مزيداً من الوقت مع أسرتك وأصدقائك وتناول الأطعمة التى تفضلها أو قم بزيارة الأماكن التى تحبها .
- الحياة سلسلة من اللحظات الممتعة وليس مجرد البقاء على قيد الحياة.
- إستخدم كؤوس الكريستال التى لديك ولا توفر عطرك المفضل وإستخدمه فى كل وقت تشعر بالرغبة فى إستخدامه.
- أحذف من مفرداتك عبارة مثل "فى يوم من هذه الأيام" وكذلك "يوما ما"
- ولنكتب تلك الرسالة التى فكرنا فى كتابتها "فى يوم من هذه الأيام"
- لنخبر أسرنا وأصدقائنا عن مقدار حبنا لهم، ولا تؤجل أى شئ يبعث الضحك والسرور فى حياتك
- إن كل يوم وكل ساعة وكل دقيقة هى شئ مميز، وأنك لا تدرى إن كانت أى منها ستكون هى الأخيرة فى حياتك.

s_moawad@hotmail.com

قناة السويس والبحر الأحمر.. النجاح يقتضى سعة رؤية

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات

النجاح العظيم يتطلب آفاقاً رحيبة لرؤية عظيمة هذا ليس شعارا للغة الأحلام النظرية بل هى قواعد ومفاهيم عملية حفلت بها المشروعات الإقتصادية على مدار التاريخ الإنسانى. فالأهم من الزناد هى الإصبع التى تضغط عليه. ففى ظل العولمة بأهم ما فيها من جوانب ايجابية منتجة للتواصل والتفاعل بنظامها الإقتصادى الكلى ونظامها التجارى الأشمل (Global trading system) على الدول أن تراجع وتعيد هيكلة ما لديها من مقومات وثروات ومنظومات(Subsystems) للاندماج بها فى مشاريع ومنظومات التعاون والتناسق والتكامل (Integration، cooperation and coordination). فالطابع التطورى الذى سيغلب على أداء المجتمع الاقتصادى العولمى (Economic global community) هو مقاربة آليات حراك البرامق والمحور(Hub-and-spokes approach) الذى يحقق قوى دفع تعزز من أوضاع الشراكة وإقتسام ثمرات التنمية والنمو حتى وإن كانت بداءة بنسب متفاوتة لكنها لن تخضع للثبات الأبدي. فمنطق الشراكة العولمية فى التجارة البحرية الدولية -وهى موضوع هذه المقالة- يتورع عن التنصل من ضرورات المسئولية المشتركة للدول كافة. وفى هذا الصدد المحقق للفوائد المشتركة للدول كافة. وفى هذا الصدد المحقق للفوائد المتبادلة فأن القاعدة الذهبية فى إطارها الذى لا يحيق به الغبن أو يعتريه غياب الإنصاف فإن الشركاء عليهم أن لا يقولوا لا مطلقا (One should never say never) ما دامت قسمة الغنماء ستحقق له ما يتوق إليه.

لا أحداً بوسعه أن ينكر أن الدور المركزى والأهمية الإقتصادية للتجارة الدولية البحرية لاسيما وأن العولمة قد أعادت - كما يقول مناصروها- إختراع الأهميات الإقتصادية لتحرير التجارة والأسواق الدولية. ولكى نفتح أفاق الرؤية إلى مديات ومجالات أوسع فإن التجارة العولية خرجت فى ثورة تطورية على مفاهيم التجارة الدولية التقليدية فى السلع والبضائع والخدمات فى صورها التى بقيت أحقابا تدور فى هذا الفلك حيث صارت تتسع لتشمل إلى جانب ذلك الإبتكارات والإبداعات والأفكار والتصاميم والإختراعات فيما بات يعرف وفق قواعد إتفاقات الجات لحقوق الملكية الفكرية
Trips) = (Trade related intellectual property rights
هذا التحور نظر إليه البعض باعتباره ثورة فى خطط وبرامج الإقتصاد الدولى ونظر إليه أخرون كسياسة تطور فى الأدوات والآليات. وكان علينا بدورنا أن نغير زاوية رؤيتنا فى ضوء هذه التغيرات التى تحدد توجهات ووسائل وعمليات العالم برمته فالهند - على سبيل الإستشهاد - إختارت أن تكون القوة الدافعة فى إقتصادها هى لوچستيات تكنولوچيا المعلومات وصار لديها مائة ألف عالم فى صناعة البرمجيات الأمر الذى جعلها ثانى دولة بعد الولايات المتحدة فى هذا المجال.

لدينا فى مصر يمكن أن تدخلنا مقومات صناعات لوچستيات التجارة العولية المحمولة بحرا فى سياق أكثر ملامسة لمتطلبات التنمية الإقتصادية التى لا تعتمد على الدخول الريعية غير المضمونة وغير المأمونة فسلسلة الإمداد اللوچستى لدينا منها أربعة حلقات جوهرية وعدد من الحلقات الأخرى المكملة. وأهم الحلقات اللوچستية الجوهرية هى البحر المتوسط وقناة السويس والبحر الأحمر ومجموعة الموانئ البحرية . بيد أن ذلك ينبغى أن يدخل فى نطاق أوسع وهو ما يعرف بثروة الأمم التى يدخل فيها الجغرافيا (الطبيعة الأرضية) ورأس المال الإنتاجى ورؤوس الأموال البشرية والإدارة (بمعنى التخطيط والتنظيم والسيطرة) والعلم والتكنولوجيا والمعلوماتية والقدرة على الابتكار والتطوير إلى جانب المسؤولية الاجتماعية. ويقودنا ذلك إلى أهمية النظر إلى أن اقتصاد قناة السويس على نحو خاص ينضوى إلى ما يعرف باقتصاد (Gats) أى الإتفاقية العامة للخدمات التجارية أى سلسلة خدمات التجارة فى مختلف مجالاتها (General Agreement on trade services) فلقد أدت قناة السويس منذ إفتتاحها فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر إلى نمو التراكمات الرأسمالية فى كثير من الدول لاسيما دول أوربا الغربية. وإختلطت فى أنشطة القناة الاقتصادية الدخول الريعية بالدخول الإنتاجية وقام البحران الأحمر والمتوسط بأدوار هامة فى جعل قناة السويس أهم وصلة بحرية وثلاثتهم بعثوا عصرا جديدا من نهضة التجارة الدولية كما ونوعا وطبيعة و ومدى.

المسلمة التي تبدو أنها حقيقة لا تقتضى الجدل بالتى هى أحسن أو بالتى هى أسوأ هو أنه لا يمكن التخطيط بالإستثمارات إلا بضمان مصادر التمويل المالى والعلمى والتكنولوچى والبشرى وكذلك لا يجدى الحديث عن التنمية فى شتى مجالاتها إلا بتوافر الإستثمارات فى البنى التحتية والبنى الفوقية بتناسب دقيق. والملاحظة التى لا يمكن إغفال وزنها المحورى هو أنه من الممكن أن تحدث تنمية ولا يتحقق نمو غير أنه فى المقابل لا يمكن تحقق نمو دون أن يكون هناك تنمية متوازنة الأبعاد والوظائف. وتأسيسا على هذه المفاهيم بوسعنا أن نستقرئ على نحو منهجى ما نحن مقبلون عليه فى غضون عقد أو عقدين من الزمن بعد إكتشاف مصائد البترول والغاز فى حوض البحر المتوسط . التحولات فى هذه المرة سوف تقود خطانا صوب البحر الأحمر وهما معا حاصرتان تحيطان بقناة السويس من لدى شماله إلى لدن جنوبه. فقد أظهرت الدراسات والبحوث العلمية أن حوض البحر الأحمر لم يعد رقما أصما فى معادلة لوچستيات المرور التجارى والملاحة البحرية وصناعة السياحة وأنشطة الصيد وجميعها من أعمال الكسب والتجارة (Business) التى تحقق قيما مضافا متفاوتة النسب

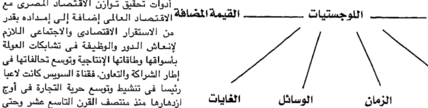
(ملحوظة قد لا تكون خارجة عن الصدد مؤداها أن البحر الأحمر حمل هذه الصفة لأنه فى وقت من أوقات العام تتكاثر فى مياهه الفطريات / الطحالب المجهرية بغزارة فتحيلها إلى اللون الأحمر).

التطور العلمى بما أفضى إليه من ثورات تكنولوچية ومعلوماتية كان حريا أن لا يترك البحر الأحمر لأوضاعه التقليدية على خرائط العالم الجيوستراتيچية القديمة. فمنذ وقت والمطامح الإقتصادية بملحقاتها من المعينات التى تقدمها علوم البيولوچيا والچيولوچيا وخبراء الهيدرولوچيا ينقبون فى هذا الحوض بدأب لا يعتريه الكلال بحثا عن وظائف ومهام أخرى جديدة لبحر (القلزم). ومنذ نحو ستين عاما إكتشفت بعثة من العلماء السويديين حقائق جديدة لم يكشف عنها النقاب من قبل وباتت دافعا للانخراط فى المزيد من الأبحاث والتنقيبات التى عثرت على طبقة من المياه سمكها زهاء ثلاثة مائة من الأمتار تتميز بحرارة تشبه الحميم الأن على نحو لم يعرف من قبل وكان ذلك الإكتشاف على عمق أكثر من كيلو متر هذا المحلول الملحى عالى التركيز وجدت فيه معادن الحديد والنحاس والخارصين (الزنك) والمنجنيز التى تتوافر فى طبقة الطمى (السلت) الموجود فى قاعه. وفتح ذلك آفاقا إقتصاديه للباحثين عن مثل هذه الثروات من المعادن التى تحتاجها إقتصادات التصنيع فى العالم. البحر الأحمر يمتلك عند باب المندب فى أقصى جنوبه حركة هيدروليكية هائلة بفعل التيارات القوية التى تدخل إليه من المحيط الهندى بأذرعه المائية بما يجعله محطة توليد كهرباء وفيرة الإنتاج رخيصة التكلفة مصادرها غير قابلة للنضوب .

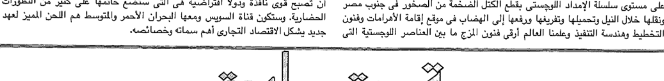
وصارت الخيارات اللوچستية لعمليات الإستخراج والنقل هى أقامة مجمعات للصناعات المعدنية مثل منصات البترول على سطح مياه هذا البحر حيث أثبتت الدراسات التى لم تتوقف حتى الآن أن هذه الركازات المعدنية تتوافر على الأقل فى عشر مناطق فى حوض هذا البحر. هذه المحفزات الإقتصادية تستمد فعالياتها من الموقع الچيواستراتيچى لهذا البحر والظروف المناخية المواتية والأسواق الإقليمية المحيطة به والعناصر الديموجرافية الأخرى. ما هى إذن الآليات الأيديولوچية والسياسية والتكنولوچية التى ستدمج مستقبل هذا البحر فى تطورات العولمة هل هى فلسفة أدم سميث عن اليد الخفية للسوق الاقتصادية الحرة أم هى فلسفة كينز عن ضرورة تدخل حكومات الدول لتصويب مسارات الإقتصاد وحماية القوى الإجتماعية من غلواء مراكز السيطرة الإقتصادية التى تتخذ من العولمة مطية ذلولا للوصول إلى مآربها ؟ ثلاثية البحر المتوسط قناة السويس البحر الأحمر ستشهد تحولا إقتصاديا فى العقود القادمة بفعل كون حوض البحر المتوسط بحيرة أوربية يشارك فى توسعة مجالاتها التجارية الإتحاد الأوربى وشمال أفريقيا وجنوب غرب آسيا. والثانى بفضل كونه أهم مجاز بحرى ما بين نصف الكرة الشمالى ونصفها الجنوبى وهو الذى يعيد إنتاج لوچستيات التجارة الدولية ويعيد صياغة مقارباتها. والثالث جراء تحوله إلى محور إهتمام لوچستى تجارى لعدد من أقطار جنوب وجنوب شرق آسيا وشرق أفريقيا. فالإقتصاد على مستوى التجارة سيكون لب الشئون الدولية فى الزمن القادم.

تابع قناة السويس والبحر الأحمر.. النجاح يقتضى سعة رؤية

والتجارة البحرية مع اطراد نموها وتشعب مجالاتها وتمدد سيطرتها الاقتصادية ستكون هى سيدة التحولات الهيكلية. ستدخل اللوچستيات إلى حلبة السيطرة باعتبارها عنصرا من أهم عناصر هذه التجارة متدرعة بمعادلة تحليل التكلفة إزاء العائد (Cost–benefit analysis = CBA) وستصبح هذه المعادلة هى التى تحدد وتقيس أهم القيم المضافة لكثير من القوى الإحتكارية المسيطرة والشركات المتعدية / المتعددة الجنسيات والنظم الإقتصادية الجبارة فى حومة العولمة. نحن على مستوى سابقات التاريخ قدمنا للحضارة الإنسانية أعظم تجربة عملية ذات فرادة غير مسبوقة بنظير فى مجال علوم وتكنولوچيا وإدارة صناعة اللوچستيات حين شيدنا الأهرامات على مستوى سلسلة الإمداد اللوچستى بقطع الكتل الضخمة من الصخور فى جنوب مصر ونقلها خلال النيل وتحميلها وتفريغها ورفعها إلى الهضاب فى موقع إقامة الأهرامات وفنون التخطيط وهندسة التنفيذ وعلمنا العالم أرقى فنون المزج ما بين العناصر اللوجستية التى يوضحها الرسم التالى:



القناة والبحران الأحمر والمتوسط سوف يكونون - أكثر من أى وقت مضى - من ضمن أدوات تحقيق توازن الاقتصاد المصرى مع الاقتصاد العالمى إضافة إلى إمداده بقدر من الاستقرار الاقتصادى والاجتماعى اللازم لإنعاش الدور والوظيفة فى تشابكات العولمة بأسواقها وطاقاتها الإنتاجية وتوسع تحالفاتها فى إطار الشراكة والتعاون. فقناة السويس كانت لاعبا رئيسا فى تنشيط وتوسع حرية التجارة فى أوج ازدهارها منذ منتصف القرن التاسع عشر وحتى اندلاع معارك الحرب العالمية الأولى. ومع العولمة التى ستطلق العنان للكيانات الاقتصادية العملاقة فى مجال الإنتاج السلعى اللوجستى والمعلوماتى أن تصبح قوى نافذة ودولا افتراضية هى التى ستضع خاتمها على كثير من التطورات الحضارية. وستكون قناة السويس ومعها البحران الأحمر والمتوسط هم اللحن المميز لعهد جديد يشكل الاقتصاد التجارى أهم سماته وخصائصه.





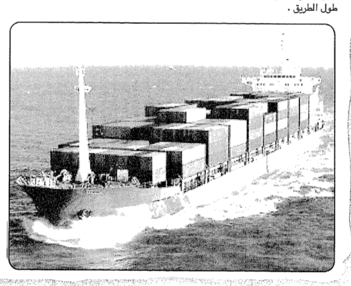

قصة حاوية

بقلم/ أميرة شوقى

أعزائى قد مضى وقت كنت بعيدة عنكم وطال الزمن ولكن أخيراً وليس آخراً قد عدت إليكم بعد أن أنهكنى البعاد وعندما تتعرفون على قصتى هذه المره ستقولون عودة سالمة . لن أطيل عليكم حيث أنى تهت ولم أعرف أين كنت؟ فقد مررت بتجارب جديدة أبدأها بالآتى:

تم تفريغى من على ظهر الباخرة فى ميناء جديد لم أره من قبل جميل الشكل ودود المنظر وقد وردت إلى هذه الميناء فارغة لأمتلئ بصادرات هذا البلد للسفر إلى ميناء أخر. تم طلب سحبى فارغة خارج الدائرة الجمركية للتعبئة فى مصنع العميل وقد فرحت كثيراً حينما بدأ يحدثنى بعض الزملاء عن جمال هذا البلد وطيبة أهله فازداد شوقى للخروج ورؤية هذا الجمال وتوقعت بعد أن تم التخصيص خروجى من الميناء خلال فتره قصيرة ولكن...!

إنتظرت الليل ولم أخرج وجاء اليوم التالى ولم أخرج إلى أن جاء منتصف الليل ووجدت الشاحنة أمامى لتحميلى وتم تحميلى عليها للخروج وكنت فى حالة إنتعاش بعد أن فقدت الأمل فى الخروج ولكن المفاجأة كانت أكبر حيث وجدت صف إنتظار لا أرى منه بداية الطريق وتصورت أنى أتخيل ولكن للأسف لم أكن أتخيل فكان علينا الإنتظار مرة أخرى للخروج وبحديثى مع الشاحنة أفادت أنها كانت بإنتظار دورها حيث كان أمامها كثير من الشاحنات ما بين مملوءة وفارغة وسألتها ألا يوجد هنا أماكن للوارد وآخر للصادر فأفادت لا بل يجب علينا جميعاً الإنتظار وحسب الدور سيتم التعامل معنا وهنا أيضا سيتم الإنتظار دون ملل حتى نخرج خارج البوابات وعلى أن أكون بصحة جيدة حتى أتحمل بعد كل هذا الإنتظار طول الطريق .



فسألتها إلى أين وجهتنا؟ فأجابت أننا سنتوجه إلى مخازن العميل وسألت عن نوع البضاعة التى سأحملها؟ فأجابت مشغولات زجاجية فقلت إذن سنتمتع بجمال هذه المشغولات ودار بيننا حديث مستمر إلى أن وصلنا للمخازن وبدأ التحميل حتى تم الإنتهاء منه وتحدثنا مع الكراتين للسؤال عن محتواها ولكى نراها فإذا هى مجموعة من الأوانى الزجاجية منقوشة وملونة بأحلى الأشكال وبسؤالى لها هل هذه مشغولات ورش أم مصانع أم يدوى؟ فقالت أن صانعها هو دكتور فى كلية الفنون الجميلة وقام بتصنيعها لتباع فى الدول الأخرى بعد أن قام برسمها مع مجموعة من الطلبة .

وظللنا نشاهد جمال الأشكال والألوان حتى انقضى الطريق وهنا فوجئت إننا لسنا فى نفس ميناء الخروج فسألت الشاحنة فقالت نعم حيث أن ميناء الشحن مختلف وهنا سنبدأ بالإجراءات الجمركية فتم طلب مستندات الشحنة (فاتورة، بيان عبوة، مستندات شركة التصدير - البطاقة التصديرية وجميع المستندات الأخرى كاملة -) وهنا تم السؤال عن مصدر التصنيع حيث أن المصدر ليس المصنع فأفاد المسئول لا يمكن التصدير بدون سجل صناعى

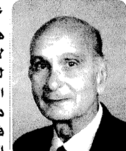
ويجب عودة الشاحنة مرة أخرى للتفريغ حيث لا يمكن الشحن بدون هذه المستندات. فسألت الشاحنة لماذا هذا؟ فأفادت أنه قانون لحماية التصنيع ولمنع التقليد أو التهريب فقلت لها أن البضاعة يدوية الصنع ولا يوجد مصنع بل أن الصانع دكتور ومجموعة من الفنانين يرسمون على زجاج ويستخدمون فرن صغير وأنه ليس اسم تجارى أو مصنع. فقالت الشاحنة إنه القانون حيث لا يوجد علامة تجارية للمنتج

فقالت أنظرى بجانبك إنها حاوية أخرى خارجة لنفس السبب فسألنا الحاوية عن محتواها فقالت ماكينه كنافة كل سنة وأنتم طيبين وسألنها لماذا لم تصدر؟ فقالت أنه لا يوجد سجل صناعى وأن الماكينه مصنعة فى ورشة خراطة يدوية فتركتها وأنا فى حالة إستغراب مما أسمع.

فطلبنا من صاحب الزجاج الملون أن نغير إلى ميناء أكثر تفهماً للوضع ولكن فوجئنا مره أخرى بنفس الحال وهكذا بدأنا نبحث على الموانى المختلفة لكى يتفهم أحد حالنا وكنا نمر بطرق غير ممهده مما كان يؤلم ظهرى حيث كان يتم تخبطنا مع البضائع ومع الشاحنة وبعد أن قمنا بالمرور على خمس موانئ تم رجوعنا إلى العميل مرة أخرى حيث قام بتفريغ البضاعة وبدأنا نسمع أصوات الحسرة على كل هذه التكلفة دون جدوى وفوجئنا بالأصوات تعلو حيث وجد تالف ومكسور كثير نتيجة الحركة الكثيرة والفحص وعدت مرة أخرى إلى الميناء لأجد صف طويل من الإنتظار مرة أخرى دون أمل من العودة إلى أى مكان وهنا توقفت للحظات أفكر فى هذه البضائع لماذا تتوقف ولماذا يحدث بها كل هذا ولماذا هذا الإنتظار؟ وهنا بدأنا فى التحرك للوصول إلى الساحة لنفاجأ مرة أخرى بإنتظار طويل ولأنى تركتكم تنتظرونى طويلاً لن أجعلكم تنتظروا معى طويلاً اليوم ولكن إنتظرونى لاحدثكم عما واجهنى مرة أخرى فى محاولة الخروج لتحميل بضائع أخرى فى هذا الميناء ....



الحقيقة الكاملة لغرق ناقلة الصب DERBY SHIRE



عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

هل يمكن لسفينة كبيرة قوية البناء عمرها لا يزيد عن أربعة سنوات وكاملة الصلاحية للملاحة أن تغرق فى دقائق لأن بعض هوايات السطح تحطمت فى بحر عالى فتسببت فى دخول المياه إلى داخل مُقدّمها وأحدثت كارثة فى النهاية؟ الجواب نعم . وقد حدثت لناقلة الصب الإنجليزية DERBY SHIRE .

إن مشكلة الخلاصة التى توصل إليها مجلس التحقيق الذى شكلّته الحكومة البريطانية (دولة العلم) للتحقيق مرة ثانية فى أسباب فقد تلك السفينة البائسة تنفى بشدة أى فرض أو زعم بوجود خطأ بشرى من الربان أو الطاقم وهو ما كان قد توصّل إليه التحقيق الأولى الذى ادّعى بأن غطاء المخزن الأمامى لم يُغلق بإحكام مما تسبب عنه دخول المياه فى الجزء الأمامى من السفينة وأدّى ذلك إلى هبوط مقّدم السفينة ببطء بما سمح للأمواج العالية باجتياح السطح كلّه دون هوادة حتى تخلخلت أغطية عنابر الشحنة من مكانها تحت الضغوط الشديدة من مياه البحر. لم يكن التفكير وقتها فى أن تحطّم الأجهزة البسيطة كهّوايات السطح ومواسير التهوية يمكن أن يؤدّى إلى مثل هذه الكارثة المروّعة.

وقد أعلن تقرير مجلس التحقيق الثانى فى 8 نوفمبر سنة 2000 بعد مرور 20 سنة وشهرين من غرق السفينة بكامل حمولتها ومعها طاقمها فى عاصفة شديدة وهى على مسافة 400 ميل من جزيرة أوكيناوا فى اليابان ليلة 9 – 10 سبتمبر سنة 1980 . لم يصحب الحادث ضجيج أو صخب ولم تترك السفينة أية آثار أو بُقع زيت على سطح الماء. وكانت آخر رسالة منها أنها تسير ضد الأمواج HEAVING-TO فى عاصفة شديدة TYPHOON .

جدير بالذكر أنه لا توجد حتى الآن مستويات عالمية معينّة لأجهزة السطح كالهوّايات ومواسير التهوية على الرغم من أن هذه الأجهزة معّرضة للمخاطر. فهيئات تصنيف السفن العالمية لا تتناولها فى قواعدها، وتركت تحديد قوة إحتمال تلك الأجهزة إلى ترسانات بناء السفن، وبالتالى فهى تتبع الإعتبارات التجارية والإقتصادية المختلفة.

وفى الإجتماع الذى ضم ربابنة السفن الذى عُقد فى لندن والذى نظّمته جمعية الملاحة يوم إعلان التقرير ، قال ممثل الحكومة البريطانية (دولة العلم) أن الحكومة تعترف بأنه آن الوقت لتعُّلم الدروس وإدخال التعديلات اللازمة لتحسين سلامة السفن. وإن الحكومة أنفقت الكثير من الأموال على البحوث خلال العقدين الماضيين بالإضافة إلى المساهمة فى تكاليف الفحص الشامل والغير مسبوق للحطام تحت الماء الذى أجرى خلال الفترة من إبريل إلى يوليو سنة 1997 وتكلّف 1.7 مليون جنيه استرلينى.

- سير التحقيق :

بمجرد غرق السفينة ركّزت الأبحاث على إحتمال وجود عيب فى بناء السفينة . وإمتدت الأبحاث إلى السفن الشقيقة لها. وقد كانت DERBY SHIRE أحدث سفينة فى مجموعة من ست سفن متماثلة شقيقة. وتركزّت الشكوك على وجود شروخ فى عود التقوية رقم 65 وإحتمال أن يكون سببُه وجود خطأ أساسى فى التصميم . إلا أنه نظراً لعدم وجود الدليل المادى من السفينة ذاتها، فقد أعتبر أن العيب فى البناء والتصميم مما نتج من شروخ مجرد تخمين وظن.

والنتائج التى توصل إليها التحقيق الأول والذى أجرى فى يونيه سنة 87 كانت غير حاسمة . والتقرير الذى نُشر فى يناير سنة 89 قال " إن الحقائق المتوفّرة لا تؤدى إلى أى نتيجة فاصلة " . وإستبعد التقرير أن يكون العيب فى التصميم والبناء تسبّب عنه شرخ فى عود التقوية رقم 65 ورجح أن السفينة " يُحتمل أن تكون قد تغلبّت عليها قُوى الطبيعة الصعبة" هذا وقد رفضت الحكومة طلباً فى سنة 1991 بإعادة فتح التحقيق فى الحادث على أساس "عدم وجود أدلّه هامة جديدة" فى ذلك الوقت.

إلا أنه بإستخدام التقنية الحديثة فى البحث فى المياه العميقة، أمكن تحديد مكان الحطام بدقة والتعّرف عليه وذلك فى مارس سنة 1994 فى موقع شمال غرب الباسيفيكى على عُمق 4200 متر. ولكن البحث لم يضف جديداً إلى سبب غرق السفينة. ألا أن الحكومة البريطانية رأت الإستفادة من هذه التقنية الحديثة وقررت إجراء فحص آخر نهائى للحطام فى سبتمبر سنة 1995. وبدأ فحص الحطام تحت الماء فى يوليه سنة 1996 ثم جرى الفحص الشامل فى يوليه سنة 1997 وتم الحصول على صور واضحة للحطام . وفُتح التحقيق مرة أخرى من إبريل إلى يوليه سنة 2000 .

تبنى خبراء الفحص تقريرهم على 13 سبب وسيناريو لغرق السفينة وكانت النتائج الرئيسية قائمة على إعتبار وجود قوى هائلة تسّببت فى غرق السفينة عندما بدأت تغوص فى البحر نتيجة امتلاء مقدّمها بالمياه. واستقر الرأى على أن الأمواج العاتية كانت تدق بعنُف مقدم السفينة الهابط فى المياه بالإضافة إلى أن الأمواج القاتلة إجتاحت سطحها كله، وبمجّرد استسلام غطاء العنبر الأمامى لعوامل الخلخلة وإندفاع مياه البحر إلى العنبر تداعت أغطية العنابر الباقية فى تتابع سريع ومن ثم أختل اتزان السفينة وأنهار جسمها.

وعُرضت أمام مجلس التحقيق نماذج الاختبارات وتحليلات الإحصاءات التى أظهرت أن إحتمال تداعى غطاء العنبر الأمامى ثم باقى أغطية العنابر "زادت مع هبوط مقدم السفينة وتعّرض السفينة لأمواج بلغ طولها طول السفينة ذاتها".

وبالرغم من إثبات إلتزام السفينة إلتزاماً كاملاً بقواعد هيئة التصنيف، فإن أغطية العنابر لم تتحمل ضغوط وأحمال الأمواج التى صادفتها . وإنتهى الأمر بأن أحمال الأمواج التى سادت كانت أكبر مما كان مطلوباً منها تحمله فى ظل القواعد المعمول بها وقتها.

- موقف المنظمة العالمية لهيئات التصنيف (IACS) :

قدّمت المنظمة العالمية لهيئات التصنيف آراءها الأولية على هذه القضية البالغة الحساسية إلى المنظمة البحرية العالمية. وأمام إجتماع لجنة السلامة البحرية MSC فى ديسمبر سنة 1998 قالت المنظمة إن الإحتياجات الموحّدة للمنظمة UNIFIED REQUIRMENTS والمعروفة اختصاراً UR 21 تُعتبر أساساً "مقبولاً" لوسائل تقوية أغطية العنابر لناقلات الصب الكبيرة CAPE SIZE لمواجهة تأثيرات العواصف الشديدة TYPHOON . وأضافت أن الإحتياجات الموحّدة التى تم تنفيذها على ناقلات الصب الجديدة إعتباراً من أول يوليه سنة 1998 تتطلّب من أغطية العنابر الأمامية تحمُّل قوة أكبر بكثير مما تحتاجه بموجب المعاهدة الدولية لعلاقات الغاطس لسنة INTERNATIONAL LOAD 1966 LINE CONVENTION .

- موقف دولة العلم:

أكّد مندوب الحكومة البريطانية (دولة العلم) مدى الحاجة إلى إستمرار جهود البحث عن سلامة ناقلات الصب بالرغم من عدم وجود أى ناقلة صب كبيرة أخرى تحت العلم البريطانى . فقد كانت السفينة DERBY SHIRE أكبر سفينة تحت العلم البريطانى تُفقد من هذا النوع. وقد بُنيت وصنّفت فى إنجلترا ومالكها بريطانى الجنسيّة. كما أكّد أن الحكومة البريطانية ستستمر فى العمل من خلال المنظمة البحرية العالمية – وليس بطريقة منفردة– لأن الحاجة هى ضمان ألاّ يتكرر فى المستقبل غرق سفينة أخرى بسبب تحطم الهوايات ومواسير التهوية التى على سطحها إن تحطم مثل هذه الأجهزة الذى يسمح بدخول كميات كبيرة من المياه إلى داخل عنابر السفينة كانت مفاجأة وبكل أسف فإن الإبلاغ عن تحطم الهوايات ومواسير التهوية التى على السطح بسبب الطقس الردئ ليس أمراً روتينياً مطلوباً من طواقم السفن.

- تبرئة الطاقم:

أعلن المتحدث بأسم الحكومة البريطانية إنه تأكّد أن إمتلاء مقدم السفينة بالمياه كان تدريجياً، وأن الطاقم لم يكن يدرى بما يحدث . بينما كانت السفينة تحت رحمة العاصفة الشديدة لم يكن ممكناً للضباط فى المشى ملاحظة تحطم الهوايات فى مقدّم السفينة وإنهيار الحاجز الأمامى بالرؤية البصرية.

فالسفينة كانت لديها مشكلة معروفة وهى أن مقدّمها كان يغوص فى الأمواج دون القدرة على الإرتفاع مرة أخرى بسرعة بسبب عدم وجود مبانى عالية فى المقدم FORECASTLE التى تساعد على الطفو السريع لما تضيفه من قوة طفو إضافية. وهذا ما جعل السفينة بطيئة الإستجابة لحركة الأمواج SLUGGISH .

وفى ظل هذا رأى مجلس التحقيق أن الربان والطاقم لم يكونوا بأية حال مسئولون عن غرقها

. أما بالنسبة إلى إحتمال أن يكون لفتحة المخزن الأمامي دخل في إمتلاء المقدم بالمياه قبل غرقها فقد رفض المجلس هذه النظرية وخلص إلى أنه لم يكن هناك تفسير آخر لغرق السفينة خلاف أن دخول المياه من خلال الهوايات ومواسير التهوية التى على السطح في المقدم هو الذى أدى إلى إمتلاء المقدم بالمياه خاصة وأن حجم المخزن الأمامي صغير نسبياً وأن امتلائه بالماء لن يكون له أثر كبير على أتزان السفينة.

- تأثير الحادث على القواعد الدولية:

لقد أغلق ملف كارثة السفينة DERBY SHIRE إلى الأبد ، بمعنى أنه لن تكون هناك تحقيقات أخرى تجريها الحكومة البريطانية . لكن الكارثة سيستمر تأثيرها على صناعة النقل البحرى لأعوام كثيرة فى النواحى الآتية:

أولاً: إن الحقائق والتوصيات التى جاءت فى التحقيقات الأخيرة ستدفع إلى إجراء تغييرات فى نظام السلامة الحالى لناقلات الصب وأن بعض هذه التغييرات سيكون بأثر رجعى.

فقد أوصى المجلس بضرورة مراجعة المعاهدة الدولية لعلامات الغاطس وخاصة فيما يخص الجزء العلوى من بدن السفينة FREE BOARD وارتفاع المقدم والطفو الإضافى فى المقدم وقوة تحمل أغطية العنابر. وبالإضافة إلى ذلك فإن تصميمات السفن يجب أن تهتم بسلامة تجهيزات السطح كالهوايات ومواسير التهوية المعرضة للمخاطر وزيادة تقوية تلك التجهيزات الموجودة فى الجزء الأمامى من سطح السفينة . وهذه التغييرات ستحتاج إلى تعديلات فى قواعد القانون الدولى وفى قواعد هيئات التصنيف وكذا فى التعليمات والإرشادات الخاصة بالمفتشين البحريين.

ثانياً: إن ظلال الكارثة البشعة التى ألمت بالسفينة ستعيش فى أذهان وقلوب عائلات الـ 44 شخص الذين غرقوا معها. وهذا سيعمل كحافز للتعجيل بإدخال التعديلات المطلوبة لضمان عدم تكرار الكارثة.

الجدير بالذكر أن جمعية عائلات المفقودين فى السفينة بذلت الجهد الكبير للوصول إلى النتائج الأخيرة فقد أشار تقرير مجلس التحقيق بوضوح أن دروساً حقيقية وليست فقط مناسبة قد عُرفت وأنه بدون إصرار عائلات المفقودين وضغوطهم ما كانت الحكومة البريطانية قررت المضى فى أعمال البحث والكشف على حطام السفينة تحت الماء للمرة الثانية والذى تكلف الكثير من الأموال.

فى النهاية ، فإن قرار مجلس التحقيق قد يكون وقد لا يكون قد أزال الغموض حول أسباب فقد السفينة مرة واحدة وإلى الأبد . لكن ما من شك أن تحديات الحادث قد بدأت . فقد قال رئيس جمعية عائلات المفقودين " إن واجبنا لن ينتهى حتى تتحقق توصيات مجلس التحقيق على أرض الواقع حتى لا تتكرر الفاجعة فى سفن أخرى".

عواصف التكنولوجيا

بقلم/ محمد صابر

تهب علينا رياح من بعيد يتبعها عواصف وزعابيب ويشير الأفق بالغيوم وتمطر السماء مصاحبة لصدى الرعد وكأنه الطبول محدثاً ومسبباً دوياً يثير القلق فى النفوس وإنارة البرق تضئ السماء كخيوط متشابكة وتضئ الأرض بعلم جديد يصحبه تكنولوجيا وراءها علم لتصبح مؤخراً (الثورة التكنولوجية) التى نعيشها الآن والتى غيرت لنا طبيعة الحال... لتصبح حياتنا فى رغد من العيش وهل ينتهى دورها إلى هذا الحد لا أتصور لإنها وكما قلنا عواصف تأتى علينا كل يوم بجديد ننبهر بها ونتعجب من أمرها ونتعايش معها ،تخلف علينا ما هو كائن الآن

وتعد التكنولوجيا والتقنيات الحديثة السمة الرئيسية والركيزة الأساسية التى تتسم بها كثير من الدول، والطفرة والمتغيرات المتلاحقة التى يشهدها العالم أجمع حتى أصبح العالم (بين يديك) بل وأصبحنا نعيش الثورة التكنولوجية التى غزت كل بيت فضلاً عن كل دولة، ولا أحد منا ينكر فضل التكنولوجيا على العالم أجمع ولكن يجب أن يكون لنا وقفة مع مخاطر التكنولوجيا التى تعتبر (سلاحا ذا حدين) ، ومع التطور التكنولوجى المتسارع الذى أكتسح العالم بأسره والذى يعد متنفساً عما يخبأه المستقبل حتى أصبح لا يمر يوم لا نسمه فيه عن إختراع آله تكنولوجية متطورة تعصف بالآلة التى قبلها، وما ظهر بين جنبات هذه الثورة التكنولوجية والغزو التقدمى والتقنى ما طفح من الكيل من سلبيات لا حصر لها لا يذكر بجانبها الإيجابيات التى (نرجو ،ونسعى ونهدف ونطمح) إليها من جراء هذا الغزو

هذا بجانب ما أفرزته تكنولوجيا الغرب والتى تنشر ثقافتها للشرق ومن المعروف أن ثقافة الغرب لا تتفق كثيراً مع ثقافة الشرق مما تؤدى إلى إختلال فى التفكير وإنقلاب الموازين التى تأتى بعدها بعض الأخلاقيات غير المقبولة مع إنتشار العنف والجريمة فيجب أن نتخير من تكنولوجيا الغرب ما يناسبنا ويتوافق مع عاداتنا وتقاليدنا وعدم التعرض إلى ما فيه هلاكنا ومحور ديننا.

– والسؤال الذى يطرح نفسه الآن مع تعدد كل هذه الأجهزة والآلات ، وأينا يحكم ويسيطر على الآخر الآلة أم الإنسان؟ ! ربما يترآى للبعض أن الجواب هين ولكن الواقع يشير إلى غير ذلك فمنذ عهد بعيد عاش الإنسان حياة بدائية يحيطها شئ من الاطمئنان وراحة البال أما الآن فقد سيطرت الآلات على حيز كبير من حياة الإنسان حتى اقترنت بكل ما يقوم به من شتى أعماله اليومية والتى تصطحب معها كثير من الضغوط، لقد أصبحت كل الأجهزة الإلكترونية فى المنزل تدار بكبسة زر من ريموتات مبرمجة حسب حاجيات الإنسان وهواتف وحواسيب محمولة وأقمار صناعية.

أين استيعابنا لكل هذه الضغوط التكنولوجية هذا بجانب تضاءل حركاتنا وسكناتنا وأصبحنا نجنى ثمار هذا الخمول وقلة الحركة كثير من الأمراض وفى مقدماتها السكر والقلب وتوابعها تراكم الشحوم والدهون التى تعيق القلب والدورة الدموية.

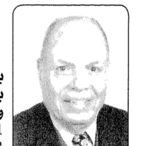
ومن ضمن ثمار السلبيات التى نجنيها تعدد الأقمار الصناعية التى اقتحمت كل بيت بدون (أحم ولا دستور) وتعتبر القنوات الإيجابية والهادفة فيها مطموسة بجانب الخليعة والفاسدة ودخول الإنترنت والشبكة العنكبوتية التى يرتبط بها العالم أجمع ودخول أولادنا على هذه الشبكة لا للعلم أو لنشر الدين والدفاع عن رسول الله صلى الله عليه وسلم أمام الهجمة التى يشنها الغرب عليه وعلى الدين الإسلامى بالكلية ولا حتى للعمل والتجارة العالمية بل يدخل الكثير منهم على الشات والمحادثات وعلى المواقع الإباحية التى تنتشر بأنتشار الشبكة نفسها حتى أتينا بفساد العالم كله ونحن فى غرفة نومنا، وأما عن الجوال أو الموبايل فحدث ولا حرج فبجانب إيجابياته نجنى أيضاً سلبياته التى أثبتتها الدراسات الأمريكية والأوروبية من تأثير شبكته على القلب والجهاز العصبى بتأثير ذبذباته الملوثة ونصحوا بأن يكون بعيداً عن القلب ولكننا وللأسف نستخدمه الاستخدام الخاطئ هذا بجانب إستخدامه بالساعات الطوال للمعاكسات والتفاهات، وأما عن اللاب توب فقد أفادت دراسة بريطانية بأن أجهزة الكمبيوتر المحمولة (اللاب توب) تعد خطراً على أجسام الأطفال الصغار وخاصة تلك المزودة بخاصية الربط اللاسلكى بشبكة الإنترنت (WIFI) وذلك لأنها تخرج طاقة سلبية ناتجة عن الذبذبات الملوثة والأشعة فوق البنفسجية التى تشبه إلى حد كبير الأشعة الصادرة عن الهواتف المحمولة التى سبق التحذير منها..

والجانب الآخر من السلبيات أنه باستعمال كل هذا الكم من الأجهزة لابد من توفر طاقة وكلما استهلكنا طاقة أكثر كلما أرتفعت درجات الحرارة أكثر مما يتسبب فى الرفع من مستوى وخطورة الإحتباس الحرارى مما يزيد من قلة الأمطار وأرتفاع درجات الحرارة وتزايد الأعاصير وهذا جزء من قليل مما ينتظر كوكبنا (الأرض) بسبب التكنولوجيا المفرطة وكثرة الأجهزة مع إستنزاف كثير من الثروات وميزانيات الأنظمة وتعدد المساوئ التى لا حصر لها وتنتظرنا من تعدد التكنولوجيا المستحدثة والمستخدمة والتى طغت حياتنا والسؤال الآن إلى أين يأخذنا هذا التطور وهذه التكنولوجيا ؟؟

وإنى لا أتعجب مما أراه الآن من الغزو الصينى الذى إقتحم بلادنا ما هذا الذى نراه ونشاهده؟ إننى أشعر بأن الصين قد غزت مصر بشعبها فضلاً عن منتجاتها التى غزت الأسواق وعلى الأرصفة وفى الطرقات . فالصينيون لم يكتفوا بتصدير منتجاتهم لنا فحسب بل نراهم الآن يغزون بيوتنا والآن يدق الباب أفتح وأرى جملة من الصينيون يعرضون علينا منتجاتهم التى ليس لها أول من آخر فيجب أن تكون لنا وقفة قبل أن يتحول شعبنا إلى شعب صينى هو الآخر، ولا أعنى بهذا إننى أقف عقبة أو حائلاً أمام الإستثمار الذى يحث ويهدف إليه كثير من الوزراء وعلى رأسهم رئيسهم الدكتور أحمد نظيف وإنما أدعو أبناء وطننا أن يسيروا صوب الإقتصاديات العالمية وأن تكون لهم الأولوية فى كل الجوانب الإستثمارية ولا نهمل أى فج يسعى إليه غيرنا ويكون فيه خير لوطننا وأن تكون لنا السيادة والريادة كما كان سلفنا حتى نصبح خير الأمم

Msaber saber@yahoo.com





بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى

يمكن تعريف التسويق هنا على أنه عملية التخطيط والتنفيذ الخاصة بترويج السلعة أو الخدمة بما يشبع إحتياجات المستهلكين ويحقق الأهداف المطلوبة.

ومن التعريف السابق يمكن تقسيم عملية التسويق إلى ثلاثة عناصر أساسية هى:

1 - التخطيط والتنفيذ لترويج السلعة . 2 - إشباع حاجات المستهلكين.

3 - تحقيق أهداف الشركة.

ونوضح العناصر الثلاثة فنقول:

1 - **التخطيط والتنفيذ لترويج السلعة:** حيث أن أهم وظائف إدارة التسويق فى المشروع قدرة هذه الإدارة على ترويج ما يقوم المشروع بإنتاجه وتوزيعه على المستهلكين ومما لا شك فيه أن هذه العملية تتطلب قدراً كبيراً من التخطيط ووضع الإستراتيجيات وتنفيذها وخصوصاً إذا ما كانت هناك منافسة قوية أمامه.

2 - **إشباع حاجات المستهلكين:** حيث يمثل إشباع إحتياجات المستهلكين أحد الجوانب الأساسية للعملية التسويقية - فاذا اقتنع المستهلك بشراء السلعة من خلال الدعاية الإعلانية المكثفة كان بها - لكن عند إستهلاكه سلعة وجد أنها ذات جودة منخفضة بكثير عما توقعه منها فإن هذا يعنى قيام المستهلك بهجر تلك السلعة والتوجه إلى سلعة أخرى لمنتجين آخرين ومن ثم نجد أول خطوة من خطوات التسويق هى إعلام المستهلكين بوجود السلعة التى تحقق إشباع إحتياجاتهم ومن ثم فاننا نجد الإعلان يمكن أن يكون من خلال التليفزيون أو الصحف أو حتى يكفى توزيع الإعلانات على الناس يدوياً فى الساحات العامة وأماكن التجمهر وذلك إذا كان المشروع ذو حجم صغير.

ويأتى بعد ذلك تغليف السلعة - حيث يجب أن يكون بقدر من الجودة ومراعياً للذوق العام للمستهلكين فعلى سبيل المثال عندما نقوم ببيع عسل النحل فمن المهم أن يكون فى آنية زجاجية توضح لون المنتج وكذلك يكون الغلاف من الخارج موضحاً عليه أسم المنتج وتاريخ الإنتاج ومدة الصلاحية وكذلك بعض الرسومات التى يمكن أن تجذب المستهلكين - كما أن إختيار أسلوب التغليف هام جداً فيما يتعلق بصلاحية المنتج للاستهلاك. ومن الأمثلة الهامة على ذلك رفض السلطات السعودية لعلب عصائر المانجو المصرية وذلك لأن العلب المعدنية المعبأة بها غير معالجة جيداً ضد الصدأ.

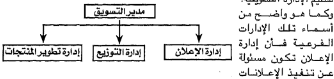
ومن أهم جوانب عملية التسويق الضمان وخدمة ما بعد البيع فعلى سبيل المثال يمكن أن تكون المفاضلة بين منتج وآخر على أساس أن المنتج الأول عليه ضمان لمدة عشر سنوات بينما الآخر عليه ضمان لمدة سنتين فقط وكذلك يمكن المفاضلة بين المنتجين على أساس أن المنتج الأول يتسم بوجود خدمة الصيانة عليه بعد البيع أما الثانى فلا توجد مراكز صيانة خاصة به.

3 - **تحقيق أهداف المنظمة:** حيث يمثل تحقيق أقصى ربح ممكن الهدف الأعلى لأى منظمة أو مشروع إقتصادى ولكى يتم تحقيق هذا الهدف يجب ترويج وبيع السلع للمستهلكين وضمان إستمرارية هذه العملية ويكون ذلك من خلال عملية تسويق مدروسة ومنظمة جيداً.

وفى حالة المشروعات الكبرى يجب أن يعطى نشاط التسويق قدراً أكبر من الاهتمام وأن تكون هناك إدارة مستقلة خاصة بتسويق المنتج (أو المنتجات) ويمكن وضع الإطار التنظيمى لهذه الإدارة وفقاً للأسس التالية:

I- التنظيم الوظيفى:

وفيه يتم تنظيم وظيفة التسويق على أساس الجوانب المختلفة للعملية التسويقية وهى الإعلان وتوزيع المنتجات وتطويرها - ويوضح الشكل التالى هذا الأسلوب من أساليب تنظيم الإدارة التسويقية:



وكما هو واضح من أسماء تلك الإدارات الفرعية فأن إدارة الإعلان تكون مسئولة عن تنفيذ الإعلانات الخاصة بالمنتجات وإختيار أسلوب الدعاية المناسب للمنتج والذى يتفق مع حجم المشروع وإمكانياته المالية وطاقته الإنتاجية. أما إدارة التوزيع فانها تقوم بتلبية طلبات تجار الجملة والأفراد الراغبين فى شراء منتجات المنشأة ويمكن أن يكون التوزيع من خلال قيام إدارة التوزيع بنقل المنتجات إلى مخازن تجار الجملة المعتمدين لديها أو من خلال توكيلات خاصة تمنحها لبعض الشركات أو الأفراد لكى يتولوا توزيع المنتج فى المناطق الممنوح لهم التوكيل فيها.

أما إدارة تطوير المنتجات فهى من الإدارات التى تحتل مكانة خاصة ليس فقط ضمن إدارة التسويق ولكن ضمن الإدارات المختلفة للمشروع ككل - فعمل هذه الإدارة يتمحور حول ضمان إشباع إحتياجات المستهلكين - ومن ثم ضمان إستمرارية بيع منتجات المشروع ويجب على هذه الإدارة القيام بدراسة التوجيهات الحديثة لأذواق المستهلكين وما يصبوا إليه فى المنتجات التى يقومون باستهلاكها - ومن هذا المنطلق فأن تخصيص مبالغ مالية لإجراء الدراسات المتعلقة بتطوير المنتجات إنما هى عملية إستثمار طويل الأجل لضمان بقاء المشروع واستمرار بيع منتجاته.

II- التنظيم الجغرافى:

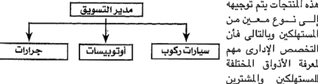
وفيه يتم تنظيم العملية التسويقية على أساس المناطق الجغرافية المختلفة ويكون هذا الأسلوب ناجحاً جداً إذا ما كان المشروع يبيع منتجاته فى مناطق جغرافية تتسم بإختلاف أذواق وإحتياجات المستهلكين فيها.

ويمكن توضيح التنظيم على أساس جغرافى كما يلى:

مدير التسويق

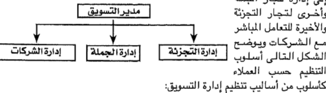
منطقة (أ) | منطقة (ب) | منطقة (ج)

1 - التنظيم حسب المنتجات: وفى هذا الأسلوب يتم تنظيم إدارة التسويق وفقاً للمنتجات بحيث يمكن تقسيمها إلى عدة إدارات وتكون كل إدارة مختصة بالتسويق لمنتج بعينه من منتجات المشروع ويكون هذا الأسلوب مناسباً للشركات الكبرى ذات الأنشطة المختلفة - فعلى سبيل المثال يمكن أن تقوم شركة بإنتاج سيارات الركوب والأتوبيسات والجرارات ومن الواضح أن كل منتج من هذه المنتجات يتم توجيهه إلى نوع معين من المستهلكين وبالتالى فأن التخصص الإدارى مهم لمعرفة الأذواق المختلفة المستهلكين والمشترين



ويوضح الشكل التالى التنظيم حسب المنتجات:

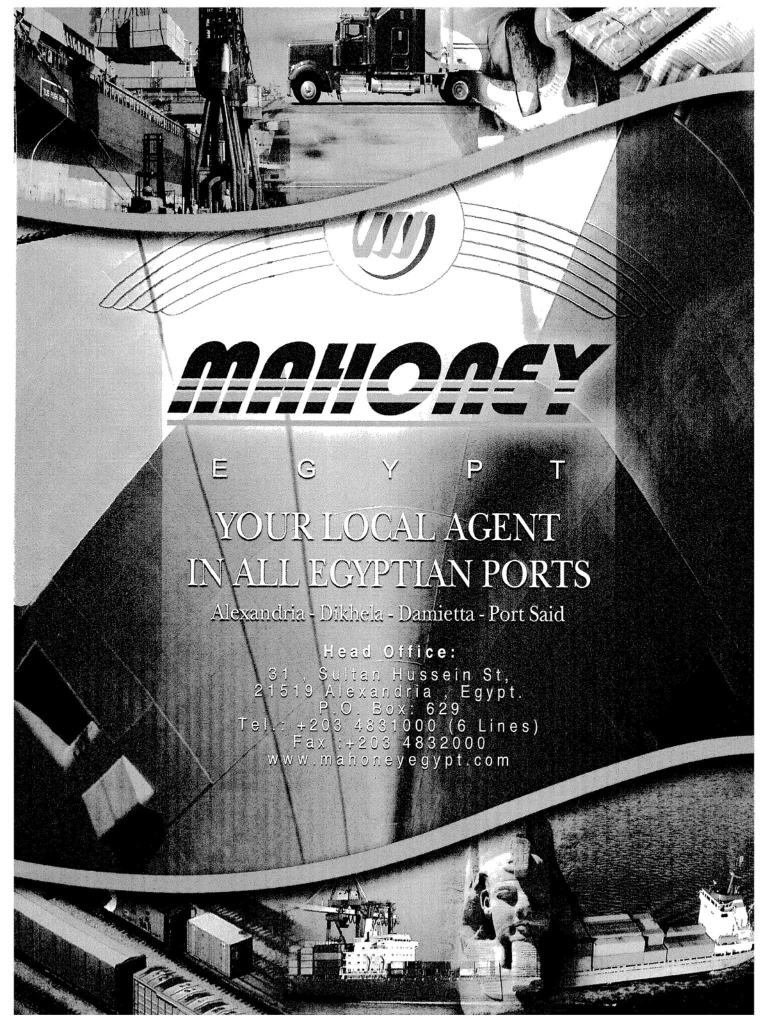
2 - التنظيم حسب العملاء: وفيه يتم تقسيم الإدارة التسويقية إلى إدارات فرعية كل منها متخصص لخدمة نوع معين من العملاء فيمكن على سبيل المثال تقسيم إدارة التسويق إلى إدارة لتجار الجملة وأخرى لتجار التجزئة والأخيرة للتعامل المباشر مع الشركات ويوضح الشكل التالى أسلوب التنظيم حسب العملاء كأسلوب من أساليب تنظيم إدارة التسويق:



وكما هو واضح فى الشكل السابق فأن إدارة التسويق يمكن تقسيمها إلى ثلاث إدارات فرعية تكون الأولى مختصة بالتعامل مع تجار التجزئة والثانية مختصة بالتعامل مع تجار الجملة أما الثالثة فتكون متخصصة فى التعامل مع الشركات والمشروعات الأخرى التى تقوم بشراء منتجات المشروع.

وبعد فأنى أرجو أن أكون قد وفقت فى شرح موضوع التسويق الشرح الوافى المبسط

والله ولى التوفيق


MAHONEY
EGYPT
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com





فى إطار اهتمام السيد الرئيس/ محمد حسنى مبارك بقضية الطاقة ودعوة سيادته فى أكتوبر 2007 لإنشاء مناطق لتخزين وتداول منتجات الطاقة فى مصر وإهتمام هيئة قناة السويس بتنمية الأنشطة اللوجيستية تعظيماً للعائد القومى وإستغلالاً لنجاحات قناة السويس.

يشهد السيد الفريق/أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس اليوم الثلاثاء 2008/7/8 بمشيئة الله توقيع عقد بين هيئة قناة السويس (إدارة الكراكات) وشركة "مشرق للبترول" للقيام بأعمال التكريك اللازمة لإنشاء الأرصفة البحرية لمشروع الشركة بميناء شرق بورسعيد ويقوم بالتوقيع عن الشركة السيد الدكتور/ تامر أبو بكر الرئيس التنفيذى والعضو المنتدب لشركة مشرق للبترول وعن هيئة قناة السويس السيد المهندس/ مصطفى محمود صالح عضو مجلس إدارة هيئة قناة السويس ومدير إدارة الكراكات.

ويعتبر المشروع من المشروعات الرائدة فى هذا المجال حيث أنه أول مشروع من نوعه يتم إقامته فى مصر لتخزين وتداول المنتجات البترولية وتموين السفن ويتكلف هذا المشروع مايقرب من 3 مليار جنيه مصرى.

هذا وقد أشاد دكتور/تامر أبو بكر بالدعم الفنى والمعنوى الذى قدمته وتقدمه هيئة قناة السويس ممثلة فى شخص السيد الفريق/أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس للمشروع إيماناً بأهميته على المستوى القومى فى تنمية منطقة شرق بورسعيد وتوفير فرص عمل جديدة.

من المنتظر أن تبدأ أعمال التكريك أوئل شهر أغسطس 2008 ويبلغ حجم أعمال التكريك مليون متر مكعب بتكلفة حوالى 46.5 مليون جنيه.

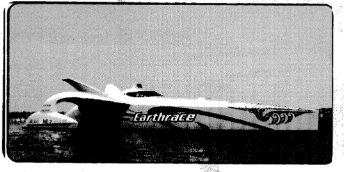
إيرث ريس يعبر قناة السويس فى المحاولة الثانية لتحطيم الرقم القياسى العالمى للدوران حول العالم الفريق فاضل يأمر بسرعة إجراءات عبور القارب

عبر قناة السويس القارب النيوزيلندى السريع " إيرث ريس" فى محاولته الثانية لتحطيم الرقم القياسى العالمى للدوران حول العالم والمسجل للقارب البريطانى " كابل أند ويرليس" الذى أتم رحلته حول العالم فى 75 يوماً. فشلت المحاولة الأولى لـ "إيرث ريس" العام الماضى والتى بدأت يوم 7 أبريل 2007 من سان دييجو بكاليفورنيا، وكان ينتظر عودته قبل يوم 21 يونيو 2007 إلا أن العواصف والأعاصير التى واجهها القارب فى المحيط الهندى وأخيرا فى البحر المتوسط قد أحدثت بجسم القارب أضرارا جسيمة لم يتمكن طاقم القارب من إصلاحها وخرج القارب من السباق أثناء توجهه من ملقا بأسبانيا إلى جزر الكنارى.

عاود فريق القارب بقيادة "بيت بيثون" هذا العام المحاولة وبدأت الرحلة من ميناء ساجونتو بأسبانيا بتاريخ 27 أبريل 2008 إلى جزر الأزور وبورتوريكو وبنما ثم المكسيك يليها ميناء سان دييجو بولاية كاليفورنيا ثم جزر هاواى فجزر مارشال ثم بالاو وسنغافورة وميناء كوتشين بالهند وصلالة بعمان، ثم عبور قناة السويس لتكون هى المرحلة قبل الأخيرة فى الرحلة لتصل إلى ميناء ساجونتو بأسبانيا مرة أخرى. والقارب حتى الآن متقدم على الجدول الزمنى للرحلة بـ 14 يوماً.

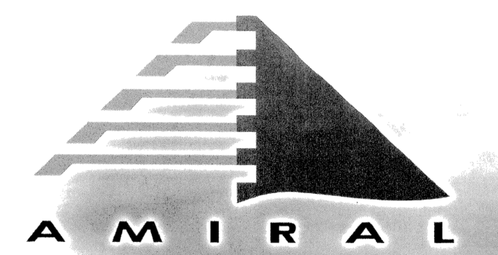
وللمساهمة فى إنجاح هذه المهمة أصدر الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس تعليماته بتقديم كافة التسهيلات اللازمة لعبور القارب دون إبطاء وتعيين قبطان يتمتع بالكفاءة العالية رغم صغر حجم القارب، وسيتم إستقبال القارب فى الإسماعيلية بنادى الشراع بحضور المهندس محمود عبد الوهاب مدير الرئاسة مندوباً عن السيد الفريق رئيس الهيئة وتقديم الهدايا التذكارية، وذلك حوالى الساعة الثامنة مساء اليوم الإثنين 2008/6/23 حسب المعلومات المتاحة حتى الآن.

والقارب من الوحدات الصديقة للبيئة حيث يعمل بوقود البيوديزل الغير ملوث للبيئة.



زيادة الطلب على إصلاح السفن

يدرس الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس إمكانية شراء حوض عائم جديد العام القادم بتكلفة 110 ملايين جنيه، وذلك وفق دراسة الجدوى التى أكدت زيادة الطلب من خطوط الملاحة العالمية لإصلاح سفنها بالسويس، بجانب نجاح إدارة شركة ترسانة السويس البحرية فى رفع معدلات إصلاح السفن بالحوض العائم عتاقة والأحواض الجافة حيث بلغت الكثافة 12 سفينة فى وقت واحد.


AMIRAL



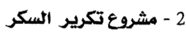
بعض المشروعات الحالية لميناء السخنة

DP WORLD
Sokhna



1 - شركة لإنتاج الوقود الحيوى
BIO DIESEL

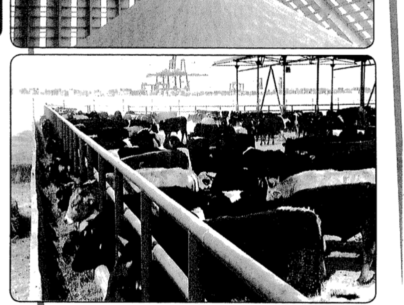
إن الوقود الحيوى 100% صديق للبيئة ويعتمد فى إنتاجه على زيوت النباتات هذا ويمكن خلطه مع الوقود العادى أو إستخدامه على حدة. ومن الملاحظ زيادة الطلب عليه فى أسواق أوروبا، الولايات المتحدة، أستراليا وغيرها من الدول لذا يعتبر الوقود الحيوى كوقود خالى من غاز ثانى أكسيد الكربون الحل الأمثل لهذه الدول ومن المقرر إقامة مصنع مساحته 20.000 م^2 بتكلفة إستثمارية (17 مليون يورو) لإنتاج الزيوت بميناء السخنة على أحدث تكنولوجيا ولن يكون هناك أى فاقد من هذه الزيوت حيث سيتم إعادة إستخدام الفضلات كأسمدة لتحسين التربة



2 - مشروع تكرير السكر

مشاركة مع شركة تيت أندلايل (Tate & Lyle) والرائدة فى هذا المجال وشركة سافولا السعودية.

يتم إستيراد السكر الخام من البرازيل خاصة ودول أخرى. والشكل القانونى للمشروع شركة مساهمة مصرية بنظام المناطق الحرة الخاصة وتبلغ التكاليف الرأسمالية للمشروع حوالى 120 مليون دولار أمريكى وتبلغ القدرة الإنتاجية للمشروع فى مرحلته الأولى 750 ألف طن سنوى ويعمل المصنع 24 ساعة يومياً 350 يوم فى السنة ويمكن زيادة التوسعات إلى مليون طن سنوياً وسيعود المشروع على الدولة مباشرة بالعائد الدولارى من التصدير وكذا تكاليف رأسمالية وتشغيلية منخفضة ومكان قوى فى السوق المحلى والعالمى



3 - شركة السخنة للثروة الحيوانية
شركة (سخنة بيف)

أحد الأسماء التجارية التى تنتمى إلى شركة السخنة للثروة الحيوانية (مجموعة أميرال) وتتميز لحوم (سخنة بيف) بأنها مضمونة 100% حيث يمكن تتبع مصدرها فى كل مرحلة من مراحل إنتاجها بداية من تغذية الأبقار الحية حتى التغليف النهائى. وتهدف شركة (سخنة بيف) إلى النهوض بمعايير الجودة لتصنيع اللحوم الطازجة فى مصر، كما أنها توفر للسوق المحلى اللحوم المميزة إلى جانب توفير وظائف وخبرة للعمالة المصرية



Services Offered in

IMPORT &EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521

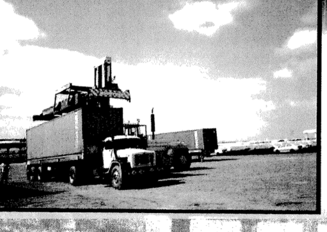


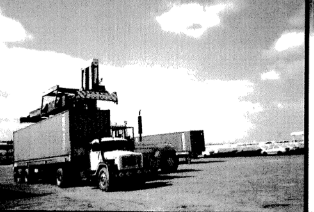
شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية



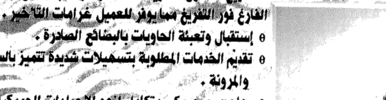


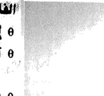
شركتنا :-

- من أوائل الشركات التي يساهم القطاع الخا...
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي ... ية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطو...
  خفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير ...
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والاوناش والمعدات والسحب لاى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.





موقعنا :-

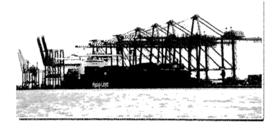
- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

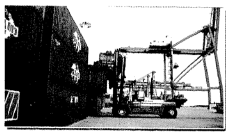
الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل: ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

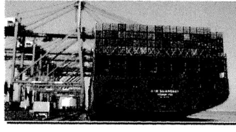
Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

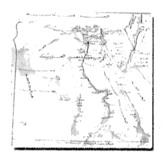
DCHC

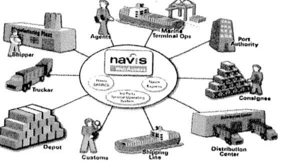
DAMIETTA CONTAINAR & CARGO HANDLING CO



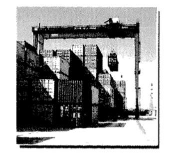








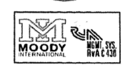
The Modern Terminal Community System



FACILITIES	
Total Area	600,000 m2
Container Berths	4
Total Berth Length	1050 m
Depth Alongside	14,5 m
Container Quay Cranes	8
Mobile Crane	6
Rubber Tyred Gantry Cranes	10
Forklifts	19
Front loaders	18
Reach stackers	6
Reefer Plugs	50







DCHC has begun carrying out ambitious plan since 2006 by suppling two super post panamax quay cranes followed by other two besides , taking action in making study to increase water depth along side the terminal quay to be16 m.also, to increase the quay length to be 1450m

DCHC has achieved a rapid rates of growing, whereof 1.2 million TEUs has been handled

DCHC deal with the major international shipping lines

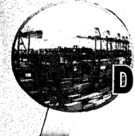
CMA-CGM, CSCL, HLC, IRISL, MISC, OOCL, APL, HSD , APL , NYK, MOL, HMM

We Do Our Best To Be The Best

Tel: +2057 290100 / +2057 290101 Fax:+2057 290777 P.O.X: 34511 Damietta-Egy

Email: damietta@dchc.com.eg - www.dchc-egdam.com

EMBABY



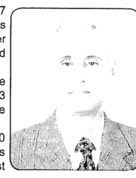
Damietta Container Terminal Investments

DCHC invests in new cranes

Damietta Container Terminal is preparing for significant upgrading with investments in additional terminal handling equipment reporting the delivery of 2 super post-panamax gantry cranes in the 2009, and an order for a further 2 cranes which will be delivered in 2010. These cranes can operate the largest vessels in the world with their ability to reach containers stacked 22 across. The investment will also include additional 2 RTGs which will be delivered these days, these investments will play an important role in meeting growing customer demands and whilst ensuring improved efficiency and faster vessel turn times.

Admiral: Alaa' Nada the Chairman & CEO of Damietta Container and Cargo Handling Co. said:" DCHC has always strived to maintain its position as a main hub for the Eastern Mediterranean region. To ensure continued success and progress we must make notable investments"

He added:" DCHC is facing a fierce competition with the neighboring ports, that's why DCHC strives to accelerate the process of quay wall rehabilitation to increase the water depth alongside the container birth to 16:17 meter. By such necessary investments DCHC can meet growing customer demands whilst ensuring improved efficiency"





اللواء/ علاء ندا
رئيس مجلس إدارة شركة دمياط
لتداول الحاويات والبضائع

Damietta Port Is situated on the Mediterranean East Coast, about 23 miles west of Suez Canal with distance of 10 km. from the River Nile.

DCHC started operation in 1990 and has gained its reputation as a main container terminal in the East Mediterranean region

DCHC deal with the major international shipping lines (CMA-CGM, CSCL, HLC, IRISL, NYK, MOL, K LINE, MISC, OOCL, APL, HSD , APL, ...)

DCHC throughput exceeds 1.12 million TEUs in the last financial year (2007/2008) and regained its membership in the millionaire club.



أخبار من فوق السحاب

حجز التذاكر بمكاتب البريد

صرح الطيار شريف جلال رئيس شركة مصر للطيران للخطوط الجوية بأنه تم توقيع بروتوكول مع هيئة البريد لحجز وبيع تذاكر الطيران لمصر للطيران عن طريق مكاتب البريد فى مختلف محافظات الجمهورية إعتباراً من 15 أغسطس الجارى، ويتم ذلك من خلال شبكة متصلة عن طريق الإنترنت.

مد المهلة الممنوحة لشركات الطيران

قررت سلطة الطيران المدنى المصرية مد المهلة المنوحة لشركات الطيران الأجنبية التى تستخدم فى نقل ركابها إلى المطارات المصرية طرازات معينة قديمة من الطائرات إلى آخر مايو القادم.

التاكسى الطائر فى مصر

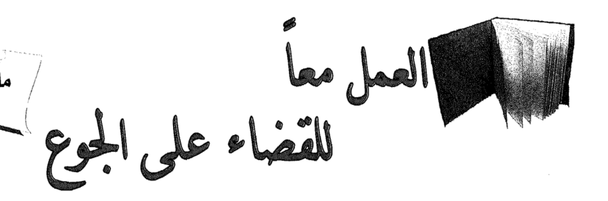
جارى إعداد مشروع متكامل لتطبيق نظام التاكسى الطائر فى مصر على غرار ما يطبق فى العديد من دول العالم، وذلك عن طريق إستخدام طائرات الهيليكوبتر للربط الجوى بين المدن الرئيسية والأخرى الصناعية، والتيسير فى نقل المستثمرين المصريين والعرب والأجانب لمواقع الإنتاج، وبالتالى تشجيع وتيسير الإستثمار.

المطالبة بتقويم مستوى الطيارين

أصدرت المنظمة الدولية للطيران المدنى توصية لسلطات الطيران المدنى فى مختلف إنحاء العالم باخضاع الطيارين والمراقبين لتقويم مستواهم فى اللغة الإنجليزية وتوافقهم مع المستوى الرابع.

الأوضاع المالية للألمانية

أطلعت لوفتهانزا المحللين والماليين والمستثمرين فى اليوم السنوى للمستثمر الذى عقد فى ميونخ على معلومات شاملة تتعلق بالأوضاع المالية للمجموعة خاصة معدلات الأداء بها وإستراتيجيتها خلال الفترة القادمة، وأشار فولفجانج هومر رئيس المجموعة والرئيس التنفيذى للوفتهانزا إلى أن المجموعة حققت نتائج جيدة خلال الربع الأول من العام الجارى، ومن المتوقع وصول إجمالى النفقات لهذا العام إلى حوالى 5.6 مليار يورو بالرغم من الزيادة المطردة فى أسعار الوقود.



العمل معاً للقضاء على الجوع

ألان لارسون

يبدو أن العالم مقدماً على مجاعة حقيقية فأزمة الغذاء تظهر واضحة فى معظم دول العالم فمن ينظر إلى خريطة الجوع التى أعدتها المنظمات الدولية المعنية يستطيع أن يضع يده على حجم المشكلة الحقيقية ونحن فى مصر لسنا بمنأى أو بمعزل عن تلك الأحداث لذلك وبدأ من هذا العدد ستقوم المجلة بإعداد تقرير شهرى عن أزمة الغذاء العالمية. القضاء على الجوع وسوء التغذية هدف ممكن التحقيق، ولكن ذلك لن يتحقق إلا إذا اتخذت الحكومات فى الدول المتقدمة والنامية على حد سواء القرارات السياسية الصائبة.

ألان لارسون، وكيل وزارة الخارجية الأميركية السابق للشؤون الإقتصادية والتجارية، هو كبير مستشارى السياسة الدولية فى مكتب محاماة كفنغتون وبيرلنغ بواشنطن العاصمة، ومدير المنظمة الخيرية "الخبز للعالم".

ما من هدف عالمى أهم من القضاء على الجوع. ويعانى أكثر من 800 مليون شخص حول العالم من الجوع وسوء التغذية. ويشكل الأطفال نسبة مئوية عالية من هؤلاء الجياع.

ويشكل سوء التغذية لدى الأطفال مأساة من نوع خاص. إذ يمكن أن يؤذى الدماغ بشكل يحول بصورة دائمة دون تمكن الفرد من تحقيق جميع إمكانياته.

ويعد الأمن الغذائى حاجة أساسية جداً بحيث لا يمكن لا للأسر ولا للدول أن تعالج بفاعلية التحديات الأخرى حين لا يتوفر لديها ما يكفى من الطعام. ولا بد من التغلب على الجوع وسوء التغذية لكى يتحقق تقدم دائم فى معالجة مشاكل التعليم والصحة والبيئة.

ولدى الأميركيين من جميع المشارب السياسية التزام بمعالجة مشكلة الجوع. وقد كان التغلب على الجوع أولوية قصوى بالنسبة للحكومات الأميركية فى عهد الرؤساء الجمهوريين والديمقراطيين على حد سواء. وكانت الولايات المتحدة على مدى سنين عديدة أكبر مانح للمعونات الغذائية وأكبر مساهم فى برنامج الغذاء العالمى التابع للأمم المتحدة.

وتشارك الجامعات الأميركية والعلماء الأميركيون فى هذا الالتزام. ومنذ أن فاز نورمان بورلوغ بجائزة نوبل للسلام تقديرا لعمله الذى أدى إلى الثورة الخضراء، قدمت الجامعات الأميركية فيضا من العلماء الذين كرسوا أنفسهم لتقليص الجوع فى العالم. ويقدم المواطنون الأميركيون تبرعات سخية للمنظمات غير الحكومية التى توزع المعونات الغذائية فى الخارج ولمجموعات مناصرة مكافحة الجوع، كمنظمة "الخبز للعالم".

هدف قابل للتحقيق

يمكن للقضاء على الجوع أن يكون أحد أكثر التحديات الملحة التى تواجه العالم اليوم قبولاً للتحقيق. فليس هناك نقص عالمى فى الغذاء. وليست القدرة على مواصلة إنتاج كميات كافية من الغذاء لتلبية حاجة سكان العالم موضع شك.



يتم تشاطر تكنولوچيا الغذاء المتقدمة مع الدول النامية، كما هو الحال هنا فى غامبيا حيث يقيّم المزارعون أنواع الرز المختلفة. الصورة بإذن من مركز الرز الإفريقى.

بل ينتج الجوع عن مشاكل تتعلق بالسياسة. وتجرد الحروب والنزاعات الأهلية النساء والأطفال الضعفاء المستضعفين من القدرة على الحصول على الغذاء. وتكون مساعدات الطوارئ الغذائية أحيانا ضئيلة جداً أو بطيئة جداً أو غير فعالة إلى حد يجعلها عاجزة عن تلبية هذه الاحتياجات.

ولم يكن العلم والتكنولوچيا متوفرين دائما لتلبية الاحتياجات الزراعية الخاصة بالدول النامية. ولم يقدم المانحون الدوليون أحيانا تمويلاً كافياً لجهود مساعدة الدول النامية على زيادة إنتاجها الزراعى وتعزيز التنمية الريفية. وتجنبت الدول النامية أحيانا إستخدام تكنولوچيات قيّمة جديدة، كالتكنولوچيا الحيوية، مستخدمة بأمان وفاعلية فى الدول المتقدمة.

ومع أن النظام التجارى يمكن، بل ويجب، أن يساعد الناس على تلبية إحتياجات الغذاء العالمية بأقل تكلفة وأقل أثر بيئى، فإن السياسات التجارية والزراعية الخاطئة، فى الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، أضعفت أحيانا قدرة النظام التجارى على العمل. فعلى سبيل المثال، تتمسك أوروبا والولايات المتحدة بالدعم المالى الحكومى الرسمى المشوه للتجارة والذى يلحق الضرر بالمزارعين فى الدول النامية. وقد إستخدمت الدول المستوردة للغذاء فى أحيان مفرطة الكثرة الحواجز التجارية لتوفير أفضلية غير منصفة وغير فعالة للإنتاج المحلى.

ما هو ضرورى

إن القضاء على الجوع وسوء التغذية هدف قابل للتحقيق، ولكن ذلك لن يتحقق إلا إذا اتخذت الحكومات القرارات السياسة الصائبة. وسيتطلب القضاء على الجوع إرادة سياسية قوية وتعاوناً وثيقاً وخطة واضحة وجهوداً مستدامة. وفيما يلى بعض العناصر الأساسية لمثل هذه الخطة:

1. توفير معونة غذائية أكبر وأسرع: عندما تترك النزاعات الدولية والمحلية الناس فى ظروف



يعمل برنامج الغذاء العالمي التابع للأمم المتحدة على إيصال المساعدات الغذائية بسرعة في حالات الطوارئ، كالزلزال الذى وقع فى باكستان فى العام 2005. بإذن من برنامج الغذاء العالمى/كيث أورسل.

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

لا يستطيعون فيها تحمل ثمن الطعام الذى يحتاجونه أو التمكن من الوصول إليه، يتعين على المانحين الدوليين أن ينشطوا بشكل أسرع وأكثر سخاء. وقد نشط، من خلال العمل تحت قيادة برنامج الغذاء العالمي، مانحون ثانيون مثل الوكالة الأميركية للتنمية الدولية. ويحتاج المانحون الآخرون إلى أن يدركوا أن المساعدات الغذائية شيء لا غنى عنه، ويتعين على جميع المانحين التصرف بسرعة أكبر استجابة لحالات الطوارئ الغذائية، مستخدمين أنظمة الإنذار المبكر.

2. **توفير مساعدات غذائية بشكل أكثر فعالية:** يتعين جعل المعونات الغذائية أكثر فعالية. ففى بعض الحالات يكون النقل المباشر للغذاء من الدول المصدّرة التقليدية كالولايات المتحدة أقل فعالية من شراء الغذاء محليا أو من المنطقة التى يقع فيها النقص فى الغذاء. وفيما يعكف الكونغرس الأميركى على تداول إعادة صياغة مشروع قانون سياسة المزارع متعدد السنوات، تحث جماعات مثل "الخبز للعالم" على تبنى إصلاحات لجعل المعونات الغذائية الأميركية أكثر فعالية.

3. **مساعدة الدول الفقيرة على زراعة المزيد من الغذاء:** بوسع الولايات المتحدة والمانحين الآخرين القيام بالمزيد لمساعدة الدول النامية على زيادة إنتاجيتها الزراعية. وقد بدأت الولايات المتحدة بالقيام بذلك خلال السنوات الست الماضية. ويتعين على البنك الدولى وبنوك التنمية الإقليمية أن تعزز برامجها المعنية بدعم الزراعة. وقد أظهر روبرت زوليك، الرئيس الحالى للبنك الدولي، اهتماما بالقضايا الزراعية الإفريقية. وأرجو أن يعمل على إعادة البنك الدولى إلى مركزه القيادى فى مجال زيادة الإنتاجية الزراعية فى الدول النامية.

4. **استخدام المعونات الغذائية لدعم التنمية الزراعية فى الدول النامية:** يجب أن تكون المعونات الغذائية الدولية استجابة قصيرة الأمد، وليست تمكينا للاعتماد أو الاتكال طويل الأمد. وتدعم الولايات المتحدة، بالتعاون مع منظمات غير حكومية، الدول التى تحاول استخدام المساعدات الغذائية للتعجيل فى زيادة قدرتها الإنتاجية الزراعية. وتعمل الوكالة الأميركية للتنمية الدولية ووزارة الزراعة الأميركية فى بوركينا فاسو مع مجموعة تعرف باسم الفرق الطبية للشمال الغربى لدعم مجموعات المزارعين الذين يتشاركون فى المعدات الزراعية وحفر الآبار. وقد أطلقت مشاريع ناجحة مماثلة فى السنغال وكينيا وإريتريا.

5. **جعل الزراعة والتغذية أولويتين وطنيتين:** مع أن المساعدات ضرورة لا غنى عنها، إلا أنه يتعين على الدول التى تعانى من الجوع أن تتصدر هى نفسها أمر جعل الزراعة والتغذية أولويتين وطنيتين. وقد أظهرت الصين والهند، أكثر دول العالم سكانا، ما يمكن القيام به فى هذا المجال. ففى الصين، استهلت الحكومة إصلاحات رئيسية منحت المزارعين مزيدا من الحرية فى اختيار ما يزرعونه. وفى الهند، أطلقت الحكومة مشاريع توزيع بذور لمساعدة المزارعين ومشاريع توزيع حليب لمساعدة المستهلكين. وبدأت كل من الدولتين تسخير قدرتها العلمية لمعالجة قضيتى الجوع والتغذية، وحصل صناع السياسة والعلماء من الصين والهند على جائزة الغذاء العالمية المرموقة.

وعلى العكس من هذين المثالين الإيجابيين، حولت القيادة السيئة جداً فى زمبابوى هذا البلد الزراعى الخصب إلى بلد جائع. وفى كوريا الشمالية، أوجدت أهداف النظام السيئة وسيطرته السياسية الخرقاء على توزيع الغذاء حالة جوع وضيق شديدين، بالرغم من استمرار تلقى البلد مساعدات غذائية سخية منذ عدة سنوات.

6. **نشر قوة التكنولوجيا:** فى الولايات المتحدة، كان مواطنونا محظوظين لأنهم استفادوا من أوجه التقدم المستدام فى تكنولوجيا الغذاء. ولم تؤد بعض أوجه التقدم، وخاصة فى التكنولوجيا الحيوية، على زيادة الإنتاجية فحسب، بل يمكنها أيضا إنتاج أنواع من النباتات أكثر مقاومة للجفاف، وتحتوى على قيمة غذائية أكبر، وتتطلب قدرا أقل من المواد الكيماوية، كما أنها أكثر مقاومة للآفات الزراعية. ويمكن، من خلال برنامج دولى منسق، يضم كلا القطاعين العام والخاص، تسخير قوة التكنولوجيا الحيوية بحيث تعود بالفائدة على المزارعين والمستهلكين فى الدول النامية. ومما يشجع أن مؤسسة بيل وميلندا غيتس ومؤسسة روكفيلر قررتا العمل معا على معالجة موضوع الزراعة. ويمكننا، من خلال توفر مساعدات دولية أقوى، توقع مبادرات حتى أكثر أهمية من باحثين مثل مونتى جونز من سيراليون، الذى قام بتحسين تقنيات زراعة الرز فى غرب إفريقيا.

7. **تسخير قوة التجارة:** يجب أن يكون النظام التجارى أداة فى عملية القضاء على الجوع. ويتعين على المناطق التجارية الغنية كأوروبا والولايات المتحدة أن تقطع الدعم الحكومى الرسمى المحلى الزراعى المشوه للتجارة والذى يُفقر المزارعين فى الدول النامية. ويتعين على الدول الغنية بما فيها اليابان أن تخفض الحواجز التجارية الصارمة ضد صادرات الدول النامية لكى يمكن تعزيز قدرات هذه الدول على إنتاج المواد الغذائية.

وفى الوقت نفسه، كانت دول نامية عديدة بطيئة جدا فى إدراك كون الحواجز التجارية ضد واردات الغذاء ترفع أسعار المواد الغذائية التى تحتاجها شعوبها وتديم انعدام الكفاءة فى أنظمتها الخاصة بتوفير المواد الغذائية. وفى حين أنه قد يكون من المناسب توفير فترات تكيف، إلا أن تقليص الحواجز التى تضعها الدول النامية أمام الواردات الغذائية يشكل جزءا أساسيا من حل مشكلة الجوع فى العالم.

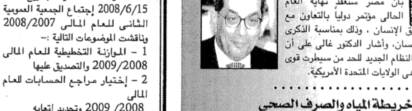
8. **جعل القضاء على الجوع أولوية سياسية قصوى:** نواجه نقصا فى معركتنا ضد الجوع العالمي. ليس نقصاً فى الطعام، وإنما نقص فى الإرادة السياسية. إن ثمانمئة مليون شخص، كثيرون منهم من النساء والأطفال، يعولون علينا.



ساعدت السياسات السيئة في زمبابوي على تحويل أرض زراعية غنية إلى بلد جائع

أخبار ومحطات

مؤتمر دولى حول الديموقراطية



صرح الدكتور بطرس غالى رئيس المجلس القومى لحقوق الإنسان بأن مصر ستعقد نهاية العام الحالى مؤتمر دولياً بالتعاون مع اليونسكو حول الديموقراطية وحقوق الإنسان ، وذلك بمناسبة الذكرى الستين للإعلان العالمى لحقوق الإنسان، وأشار الدكتور غالى على أن العالم أكثر حاجة إلي ديموقراطية النظام الجديد للحد من سيطرت قوى كبرى وحيدة سياسيا على العالم وهى الولايات المتحدة الأمريكية.

خريطة المياه والصرف الصحى



صرح الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى بأن الوزارة انتهت من إنشاء قاعدة بيانات لخريطة المياه والصرف الصحى تضمن جميع المحاور التنفيذية لتخطيط وإدارة وتنمية الموارد المائية، والإستخدام الأمثل لها من منطلق وطنى يحمى الصحة العامة لأبناء مصر، ويحافظ على البيئة، وطالب الوزير بضرورة تكاتف الجهود على المستوى القومى لتنفيذ آليات الخطة القومية بكل مراحلها.

فى إجتماع الجمعية العمومية الثانى لغرفة ملاحة دمياط

أقامت غرفة ملاحة دمياط بتاريخ الأحد 2008/6/15 إجتماع الجمعية العمومية الثانى للعام المالى 2008/2007 وناقشت الموضوعات التالية :-

1 - الموازنة التخطيطية للعام المالى 2009/2008 والتصديق عليها

2 - إختيار مراجع الحسابات للعام المالى 2008/ 2009 وتحديد اتعابه

3 - إنتخاب عضو واحد عن مقعد التوكيلات الملاحية بمجلس الإدارة الذى خلا لإستقالة السيد/ يحيى السيد الريدى وقد فاز السيد الأستاذ/ عماد فوزى عكاشة بعضوية مجلس إدارة الغرفة.

مهندس/ أحمد العقاد
رئيس مجلس الإدارة

الجزء الأخير

التجارة الخارجية (الصادرات والواردات) دراسة مقارنة 2000/1999 – 2007/2006



بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

فى الأعداد السابقة عرضنا فى الجزء الأول الميزان التجارى والذى تبين منه أن العجز فى الميزان التجارى قد أرتفع من 11.47مليار دولار فى عام 2000/99إلى 15.82 مليار دولار فى عام 2007/2006 وبلغ معدل النمو خلال السنوات السبع 4.7 % وأن العجز التجارى قد شمل كل من الولايات المتحدة وأهم دول أوروبا والصين والهند والسعودية والإمارات .

وفى الجزءين الثانى والثالث عرضنا الصادرات حيث بلغت حصيلتها فى عام 2000/99 6.39 مليار دولار أرتفعت إلى 22.02 مليار دولار فى عام 2007/2006 وبلغ معدل النمو السنوى للصادرات 19.33 % ولقد بلغت الصادرات السلعية بخلاف الوقود والزيوت المعدنية (وأهمها البترول ومنتجاته) 4.11 مليار دولار فى عام 2000/99 أرتفعت إلى 8.25 مليار دولار فى عام 2007/2006 وبلغ معدل نموها 10.4 % وهذا المعدل لا يتمشى مع تحرير سعر الصرف الذى أدى إلى تخفيض الجنيه المصرى فى أواخر يناير 2003 بنسبة بلغت حوالى 33.3 % بينما بلغ معدل نمو الصادرات فى الفترة من 2003/2002 إلى 2007/2006 23.75 % .

هذا فضلاً عن أن البيانات المنشورة عن الصادرات لا تتمشى مع الواقع حيث أن مجموع مجموعات السلع المنشورة بياناتها بالبنك المركزى فى عام 2007/2006 بخلاف الوقود والزيوت 10.23 مليار دولار فى حين أن مجموع السلع الواردة تفصيلاً بلغ 3.02 مليار دولار بنسبة 29.5 % أى أن هناك سلع بلغ مجموعها 7.21 مليار دولار بنسبة 70.5 % لم يرد ذكرها ومن الأولى أن يتم نشر بيانات هذه السلع المجهولة الهوية والتى تؤدى عدم ذكرها إلى التشكك فى البيانات المنشورة . ولقد ورد فى تقرير الاتجاهات الإقتصادية الاستراتيجية لعام 2008 الذى نشرته الأهرام أن على البنك المركزى أن يراجع بياناته بصورة حاسمة فى هذا الشأن لأنها لا علاقة لها بالحقيقة حيث أوضح أن قيمة الصادرات المصرية للولايات المتحدة تبلغ قيمتها نحو 37.2 % من قيمة الصادرات الموجودة من قبل البنك المركزى .

وأوضحنا أن قضية الصادرات المصرية يلزم أن تحتل أهمية جوهرية لما لها من آثار إيجابية على مجمل النشاط الإقتصادى وتحقيق معدلات مرتفعة للنمو وزيادة فرص العمل المنتجة وأوصينا بالعمل الجاد لزيادة تدفق الصادرات للأسواق الخارجية والتركيز على زيادة الإنتاج وخفض تكلفته وإزالة كافة المعوقات لزيادتها كما وقيمة .

وفى الجزء الرابع تم عرض الواردات حيث بلغ المدفوع عن الواردات 17.86 مليار دولار فى عام 2000/99 أرتفعت إلى 38.83 مليار دولار فى عام 2006 / 2007 بنسبة زيادة قدرها 111.8 % وبلغ متوسط معدل النمو 11.31 % وبذلك فإن خفض الواردات الذى تحقق فى عام 2002 / 2003 (14.82 مليار دولار) لم يكن طبيعيا وإنما كان لتحسين الصورة والدعاية حيث كان الخفض فى السلع الاستثمارية والسلع الوسيطة .

وكان ميزان الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها والبترول الخام بالسالب فى الثلاث سنوات 2000/99 . 2002/2001 ثم تحسن الوضع فى الأربعة أعوام التالية حتى 2007/2006 نتيجة إرتفاع الأسعار.

وبالنسبة للواردات عن باقى السلع فقد ارتفعت من 15.5 مليار دولار فى عام 2000/99 إلى 33.5 مليار دولار فى عام 2006 / 2007 بنسبة زيادة قدرها 116.5% عن عام 2000/99 .

وتم عرض الواردات من المواد الخام والسلع الوسيطة حيث تبين تذبذب الواردات من القمح ففى عام 2004 / 2005 بلغت 1107.1 مليون دولار انخفضت فى عام 2005 /2006 إلى 887.8 مليون دولار ارتفعت فى عام 2007/2006 إلى 1046.6 مليون دولار ولكنها ما زالت أقل منها فى عام 2005/2004 وينبغى ألا يتم خفض الواردات من القمح إلا مقابل زيادة الإنتاج المحلى لحساسية رغيف الخبز ولا ينبغى تعذيب المواطنين فى سبيل الحصول عليه ، وبخصوص ميزان القطن الخام فقد حقق عجزاً فى عام 2006 / 2007 بلغ 22.8 مليون دولار مقابل فائض قدرة 141.6 مليون دولار 2000/99 وينبغى الاهتمام بزراعة القطن لما لنا من ميزة كبيرة فى زراعة القطن طويل التلية .

وبخصوص السلع الوسيطة فقد ارتفعت من 4205.5 مايون دولار فى عام 99 / 2000 إلى 10531 مليون دولار فى عام 2006 / 2007 بمعدل نحو سنوى قدرة 13.29 %

وسنعرض فى الجزء الخامس والأخير باقى الواردات ،.

4 . السلع الاستثمارية:

بلغت الواردات من السلع الاستثمارية 5638.8 مليون دولار في عام 2000/99 انخفضت في عام 2003/2002 إلى 3178.9 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 43.6% وفي عام 2005/2004 ارتفعت إلى 4894.5 مليون دولار وبنسبة خفض قدرها 13.2% عن عام 2000/99 ، وواصلت ارتفاعها لتصل إلى 7887.6 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 39.9% عن عام 2000/99، وفي عام 2007/2006 قفزت إلى 9845.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 209.7 % عن عام 2003/2002 ، وبنسبة زيادة قدرها 74.6% عن عام 2000/99 وبلغ معدل النمو السنوي 8.28 % .

ومن الملاحظ أن الواردات من الحاسبات الآلية كانت قد بلغت 182.6 مليون دولار في عام 2000/99 وانخفضت إلى 137.1 مليون دولار في عام 2003/2002 واستمرت منخفضة بعد ذلك إلى أن ارتفعت في عام 2006/2005 إلى 203.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 11.6% عن عام 2000/99، ثم ارتفعت إلى 337.8 مليون دولار عام 2006 / 2007 بنسبة زيادة قدرها 85% عن عام 99 / 2000 ، وانخفضت أيضاً الواردات من المحركات والمولدات الكهربائية وقطع غيارها من 205.5 مليون دولار في عام 99 / 2000 إلى 97.7 مليون دولار في عام 2003/2002 بنسبة خفض قدرها 52.5%، واستمرت منخفضة إلى أن بلغت 166.2 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 19.1 % عن عام 2000/99 ، ثم

ارتفعت إلى 272.8 مليون دولار في عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 32.7% عن عام 2000/99، وانخفضت أيضاً الواردات من أجزاء ولوازم السيارات وقطع غيارها من 527.8 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 368.6 مليون دولار في عام 2003/2002 بنسبة خفض قدرها 30.2% واستمرت منخفضة إلى أن بلغت 827.2 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 56.7% عن عام 99 / 2000 ، وبلغت في عام 2006 / 2007 832.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 75.8 % عن عام 2000/99 ، وانخفضت الأجهزة الكهربائية للهاتف والتلغراف اللاسلكي من 546.6 مليون دولار في عام 99 / 2000 إلى 236.2 مليون دولار في عام 2002 / 2003 بنسبة خفض قدرها 56.8% ، واستمرت منخفضة إلى أن بلغت 263 مليون دولار في عام 2005 / 2006 بنسبة خفض قدرها 51.9 % و في عام 2006 / 2007 بلغت 431.1 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 21.1% عن عام 2000/99 .

وبخصوص أجهزة بصريات ولوازمها للتصوير السينمائي وللطب والجراحة فقد انخفضت من 364.1 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 208.7 مليون دولار في عام 2003/2002 بنسبة خفض قدرها 42.7% واستمرت منخفضة إلى أن بلغت 281.1 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 22.8% عن عام 2000/99 ، وبلغت في عام 2006/ 2007 288.2 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 20.8 % عن عام 2000/99.

ومما يجدر ذكره أن نسبة السلع الوارد بيانها في بيانات البنك المركزي بلغت نسبتها 26.4% من إجمالي السلع الاستثمارية في عام 2003/2002 ، وارتفعت نسبتها في عام 2005/2004 إلى 30.5% وفي عام 2006/2005 بلغت نسبتها 31.5 % ، وفي عام 2007/2006 بلغ مجموع السلع الوارد ذكرها 2183.6 بنسبة 22.2% من مجموع السلع ، وبذلك فإن البيانات الواردة لا توضح الصورة الكاملة للواردات من السلع الاستثمارية حيث إن ما يقرب من 77.8% من الواردات من السلع الاستثمارية غير متاحة.

وعمومًا فإن الواردات من السلع الاستثمارية لازمة وضرورية للمشروعات وللتنمية الاقتصادية وزيادة الإنتاج وجودته لذا يلزم تشجيع استيرادها.

5. السلع الاستهلاكية:

بلغت الواردات من السلع الاستهلاكية 2995.9 مليون جنيه في عام 2000/99 انخفضت في عام 2002 / 2003 إلى 2592.6 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 13.5% ثم أخذت في الارتفاع إلى أن بلغت 3530.9 مليون جنيه في عام 2005 / 2006 بنسبة زيادة قدرها 36.2 % عن عام 2002 / 2003 ، وبنسبة زيادة قدرها 17.9 % عن عام 2000/99 ، واستمرت مرتفعة إلى أن بلغت 5281.3 مليون دولار في عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 103.7 % عن عام 2003/2002 وبنسبة زيادة قدرها 76.3 % عن عام 2000/99، وبلغ معدل النمو السنوي 8.43 % ، وفيما يلي عرض للسلع الاستهلاكية بنوعيها:

5. 1 السلع الاستهلاكية المعمرة:

ارتفعت الواردات من السلع الاستهلاكية المعمرة من 603 مليون دولار في عام 2000/99 بنسبة 20.1 % من السلع الاستهلاكية إلى 759.5 مليون دولار في عام 2003/2002 بنسبة 29.3% وساتمرت في الارتفاع إلى أن بلغت 1052.5 مليون دولار في عام 2004/ 2005 بنسبة 32.9% ، ثم انخفضت إلى 983.6 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة 27.9% ، وفي عام 2007/2006 ارتفعت إلى 1326.2 مليون دولار بنسبة 25.1% ، وبلغ معدل نمو السلع الاستهلاكية المعمرة 11.92% ، وبذلك فإن الواردات من السلع الاستهلاكية المعمرة ينمو بمعدل يفوق معدل نمو السلع الاستهلاكية بشقيها ، وكذلك يفوق معدل نمو الواردات من السلع الاستثمارية والذي يبلغ 8.28% ، ومن الضروري ترشيد الواردات من السلع الاستهلاكية المعمرة خاصة تلك التي لها بديل محلي.

5. 2 السلع الاستهلاكية الغير معمرة:

انخفضت الواردات منها من 2392.9 مليون دولار في عام 99 / 2000 بنسبة 79.9% من إجمالي السلع الاستهلاكية إلى 1833.1 مليون دولار في عام 2003/2002 بنسبة 70.7% من إجمالي السلع الاستهلاكية وبنسبة انخفاض قدرها 23.4% ، ثم بدأت في الارتفاع إلى أ، بلغت 2547.3 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة 72.1% من الإجمالي وبنسبة زيادة قدرها 6.5% عن عام 2000/99 ، وفي عام 2007/2006 قفزت إلى 3955.1 مليون دولار بنسبة 74.9% من الإجمالي للسلع الاستهلاكية وبنسبة زيادة قدرها 65.3% عن عام 2000/99.

ومما يجدر ذكره أن الواردات من الألبان ومنتجاتها وبيض وعسل انخفضت من 170.5 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 98.7 مليون دولار في عام 2003/2002 بنسبة خفض قدرها 42.1% ، واستمرت منخفضة إلى أن بلغت 106 مليون دولار في عام 2006/2005 ، وبلغت نسبة الخفض 37.8 % عن عام 2000/99 ، وفي عام 2007/2006 ارتفعت إلى 188.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 77.8% عن عام 2006/2005 وبنسبة زيادة قدرها 10.6% عن عام 2000/99 ، وكذلك انخفضت منتجات الصيدلة من 523.3 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 499.1 مليون دولار في عام 2003/2002 ، بنسبة خفض قدرها 4.6 % ثم ارتفعت في عام 2006/2005 إلى 627.4 مليون دولار بنسبة ارتفاع قدرها 19.9% عن عام 2000/99، وفي عام 2007/2006 ارتفعت إلى 887.4 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 41.4 % عن عام 2005 / 2006 وبنسبة زيادة قدرها 69.6% عن عام 2000/99، وبالنسبة للملابس الجاهزة فقد انخفضت وارداتها من 222.4 مليون دولار في عام 99 / 2000 إلى 82.2 مليون دولار في عام 2002 / 2003 بنسبة خفض قدرها 63% ، وفي عام 2006/2005 بلغت وارداتها 177.3 مليون دولار بنسبة انخفاض قدرها 20.3 % عن عام 2000/99 ثم ارتفعت في عام 2007/2006 إلى 310.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 75.1% عن عام 2006/2005 وبنسبة زيادة قدرها 39.6% عن عام 2000/99، وعمومًا فإن انخفاض الواردات من الملابس الجاهزة اتجاه محمود لتطور صناعة الملابس الجاهزة في مصر، وأصبح لها وضع تنافسي. ويلزم المحافظة على ترشيد الوارد عن الملابس الجاهزة تشجيعًا للصناعة المصرية. وبخصوص الواردات من المنسوجات القطنية فقد انخفضت أيضاً من 16.5 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 7.8 مليون دولار في عام 2002 / 2003 بنسبة انخفاض قدرها 52.7% ثم ارتفعت في عام 2006/2005 إلى 62.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 278.8 % عن عام 2000/99 وفي عام 2007/2006 قفزت إلى 119.9 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 91.8 % عن عام 2006/2005 وبنسبة زيادة قدرها 626.7% عن عام 2000/99 ، ومن الموصى به ألا يستمر زيادتها إلا بقدر احتياجنا لها في صناعة الملابس الجاهزة. ومن الضروري أن نهتم بصناعة المنسوجات القطنية خاصة الفاخر منها لتصنيع القطن طويل التيلة الذي نتميز في إنتاجه وأن نعيد تأهيل مصانع المنسوجات القطنية التي أهمل تطويرها في ظل تبعيتها لوزارة قطاع الأعمال العام (الاستثمار حاليًا).

مما سبق يتبين أن انخفاض الواردات في الفترة من 2000/99 حتى 2003/2002 لم يكن نتيجة تطور الإنتاج والصناعة الوطنية، بل كان في الاتجاه الانكماشي، حيث كان الانخفاض في الواردات من السلع الاستثمارية التي انخفضت وارداتها من 6538.8 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 3178.9 مليون دولار في عام 2003/2002 بخفض قدره 2459.9 مليون دولار في حين أن الخفض الإجمالي للواردات بلغ 3039.7 مليون دولار، وبلغت نسبة انخفاض السلع الاستثمارية إلى إجمالي الخفض 80.9% ، وكذلك انخفاض السلع الاستهلاكية الغير معمرة التي انخفضت وارداتها أيضاً من 2392.9 مليون دولار إلى 1833.1 مليون دولار بخفض قدره 559.8 مليون دولار وبنسبة 18.4% من إجمالي الخفض ويكون إجمالي الخفض في هاتين المجموعتين من السلع 99.3% من إجمالي الخفض في حين أن الواردات من السلع الاستهلاكية المعمرة قد ارتفعت الواردات منها من 603 مليون دولار في عام 2000/99 إلى 759.5 مليون دولار في عام 2003/2002 بزيادة قدرها 156.5 مليون دولار بنسبة 5.1% من إجمالي الخفض.

من ذلك يتضح أن خفض الواردات لم يكن في الاتجاه الاقتصادي السليم حيث تم في سلع لازمة للإنتاج، والتنمية وللمشروعات ، وكذلك خفض الواردات من السلع الاستهلاكية اللازمة للاستهلاك وزيادة في سلع ليست لازمة ولا ضرورية.

ولذلك فإن الواردات ارتفعت مرة أخرى وبلغت في عام 2007/2006 37.8 مليار دولار بنسبة 255.3% لما وصلت إليه في عام 2003/2002 ، وارتفع العجز في الميزان التجاري من 6.6 مليار دولار في عام 2003/2002 إلى حوالي 15.8 مليار دولار في عام 2007/2006 .

من العرض السابق يتبين أن حصيلة الصادرات المصرية تغطى فقط نسبة تتراوح بين 35.8 % فى عام 99 / 2000 و 60.6 % فى عام 2005 / 2006 من المدفوعات للواردات كمايلي : .

2000/1999	%35.8
2003/2002	% 55.4
2004/2003	% 57.2
2005/2004	% 57.2
2006/2005	% 60.6
2007/2006	% 58.2

وباستبعاد الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها من كل من الصادرات والواردات فأن حصيلة الصادرات السلعية تغطى فقط 24.6 % فى عام 2006 / 2007 مقابل 32.1 % فى عام 2005 / 2006 ومقابل 40.5 % فى عام 2002 / 2003 ومقابل 26.6 % فى عام 1999 / 2000 من ذلك يتبن أن نسبة تغطية حصيلة الصادرات فى عام 2006 / 2007 قد انخفضت مما كان علية الحال فى عام 1999 / 2000 حيث كانت 26.6 % .

إننا في حاجة ماسة لمزيد من الصادرات وذلك بخفض تكلفته وتطوير الإنتاج ورفع كفاءته وجودته ليكون منافساً وفي نفس الوقت نزيد من الواردات خاصة تلك التي تخدم التطور الصناعي وزيادة الإنتاج وجودته وتطويره تكنولوجيًا وعلميًا وخفض الواردات من السلع الكمالية والغير لازمة للإنتاج أو للتنمية و أن تكون هناك سياسة ثابتة ومحددة هدفها الإنتاج والتنمية.

وعلى البنك المركزى أن يراجع البيانات المنشورة عن الصادرات والواردات لتكون أكثر دقة وواقعية وأن تكون البيانات المنشورة عن المجوعات السلعية متمشية مع السلع المعروضة فى كل مجموعة وأن يمثل مجموع السلع أغلبية المجموعات المعروضة بنسبة لا تقل عن 80 %

عن جماعة "أهل الفسيلة" ... سألونى ؟

الجزء الأول



الأستاذ / عادل عبد المعطى عوض المحامى عضو الجمعية العربية لتنمية التجارة البحرية

منذ عدة سنوات، وعبر الإتصال التليفونى شبه اليومى، بينى وبين الصديق والأخ والوالد الربان محمد بهى الدين مندور، تمخضت ذات ليلة فكرة إنشاء "جماعة الفسيلة"، والفكرة جميلة ونبيلة فى ذات الوقت، وهى تنفيذاً عملياً لقول رسول الله صلى الله عليه وسلم : "إذا قامت الساعة وفى يد أحدكم فسيلة فليغرسها". والفسيلة هى النبت الزراعى الصغير، وبالذات فسيلة النخيل. والسبب فى ظهور هذه الفكرة ترجع إلى أن الربان مندور كان يعلن أكثر من مرة أنه لن يعاود الكتابة عن النقل البحرى فى الصحف والمجلات .

فهذا القطاع –على حد قوله – ما زال محلك سر . وتتنازعه أهواء ومصالح بعيدة عن المصلحة العامة وعن سياسة الإصلاح التى تتبناها الدولة منذ فترة طويلة. وفى كل مرة كنت أثنيه عن هذه الفكرة، أى فكرة التوقف عن الكتابة؛ لسبب شخصى هو أن قراره هذا سوف يمنعنى ويحرمنى من الاستمتاع بمقالاته القيمة وأفكاره المنظمة وخبراته وإقتراحاته التى يتضمنها كتاباته الرائعة .. لكن حقيقة الأمر والواقع، أنه حينما كان تطرح مشكلة أو موضوع فى الساحة وتتعلق بقطاع النقل البحرى، يستوجب على كل ذى فكر أو خبير أن يدلى بدلوه، فكان الرجل لا يتأخر ويخرج قلمه من جرابه، وينسى ما أعتزم عليه، ويرسل للصحف مقالاته؛ يبدى فيه الرأى الصحيح والسليم لوجه الله تعالى، وتنشر فى صحف ومجلات مؤثرة كمجلة الأهرام الإقتصادى، وصحيفة الأهرام، والعالم اليوم، والأحرار وغيرها. وليس هذا فحسب، فكانت نسخ من هذه المقالات يرسلها قبل نشرها أو معاصرا لنشرها إلى العديد من المسئولين المختصين فى الدولة. وكان هؤلاء يستجيبون لمعظم هذه الآراء الصريحة أو الاقتراحات. الأمر الذى كان يدفع قلة من صغار الموظفين فى قطاع النقل البحرى، حديثى العمل والمعينين فى القطاع المدنى بمؤسسات الدولة – نزولا من أعلى – بالبراشوت، أن يتطاولوا عليه، وبالذات من كان منهم يعمل فى مؤسسات النقل البحرى، فلا يستطيعون مجاراته ومقارعته بالحجج والبراهين، ولأنهم ليس لديهم خبرات مناسبة فى إدارة واقتصاديات النقل البحرى، حتى إدارة الأزمات والكوارث – عمليا – فشلوا فيها بدرجة امتياز، لقد كتب أحدهم فى صحيفة الأخبار مقالاً يتهمه فيه بأن حاقد عليه وعلى أقرانه من المعينين بقطاع النقل البحرى من ذوى المعاشات، وبأنه يبلغ من العمر كذا .... إلخ. والسبب أن هذا المسئول؛ والذى كان رئيسا لميناء دمياط منذ أكثر من أثنى عشرة سنة، قد صرح للصحف بأن ميناء دمياط أو محطة تداول الحاويات قد فرغت وشحنت مئات الألوف من الحاويات، وذكر رقم كبير جداً لا أتذكره حاليا، المهم أن الربان مندور إستغرب لمثل هذا الرقم الصادر من هذا المسئول، والذى يفترض فيه أن يكون دقيقاً فى تصريحه للصحف، وألا يكون من عينة أبو لمعة المصرى، لذلك بادر الربان مندور وكتب رداً لصحيفة الأخبار ذكر فيه بأن ما ذكره هذا المسئول وصرح به للصحف يعتبر غير صحيح، وأن ما ذكره من رقم عدد الحاويات المفرغة أو المتداولة – المصرح به – مبالغ فيه للغاية، بل هذا الرقم يفوق عدد الحاويات التى تقوم بتفريغه وتتداوله أكبر محطات الحاويات فى العالم كميناء روتردام، وأنه لا يجوز ولا يصح لأى مسئول أن يصدر مثل هذه التصريحات الغير المسئولة، ولا يليق به ولا بالمؤسسة التى ينتمى إليها، ولا بد من إحترام الناس وإعطائهم البيانات الصحيحة . إلا أن هذا المسئول قام بالرد – ردا عاجزا – على تصحيح الربان مندور فى جريدة الأخبار بطريقة تخرج عن حدود اللياقة، ورفض الكابتن مندور التعليق والرد على ما قاله بسبب التعرض الشخصى لسيادته. أكثر من ذلك أن بعض هؤلاء – المظليين – أراد له الضرر، حينما إستعدوا – من العداء– رئاسة الجمهورية ومؤسسات أخرى عليه، بل طلبوا إخراس صوته ومنعه من الكتابة فى الصحف، لكن هذه المحاولات باءت كلها بالفشل . وسوف أكشف عنها – للتاريخ – فى مقال آخر وفى الوقت المناسب؛ نبين فيه كيف يدار قطاع النقل البحرى وبواسطة من؟، والذى لم يتطور حتى الآن بالقدر الذى يناسب أهمية مصر وقدرها وتاريخها ومكانها الجغرافى العبقرى، والذى لن ولم يتكرر، ونرصد فيه تاريخا عبر أكثر من ثلاثين عاما. عشت أنا شخصيا جانب منه، ورصدته، وسوف أكشف عنه، ويرى النور فى مقالات قادمة إن شاء الله.

أيضا كاتب هذا المقال الماثل، تعرض لبعض هذه المحاولات الغير أخلاقية، وباءت كذلك بالفشل؛ لأن نوايانا خالصة لوجه الله تعالى.

نرجع لموضوعنا، جماعة الفسيلة. قلنا أنه فى كل مرة كان ينوى الكابتن مندور، التوقف عن الكتابة، ثم يتراجع عن فكرته أمام الإلتزام الدينى والوطنى، على الرغم من جهات كثيرة فى الدولة، وعلى أعلى مستوى، طلبت منه أن يكون مستشاراً لها، ولكنه كان يكتفى بالكتابة عن موضوعات النقل البحرى وإرسالها لهم. فعلى سبيل المثال: كان هو صاحب فكرة إندماج شركات النقل البحرى، كأن تدمج عدة شركات فى شركة واحدة متخصصة فى نقل الحبوب مثلاً، أو شركات تتخصص فى نقل الركاب ... إلخ. وفى مقال أخر تحدث الكابتن مندور عن خطورة إنشاء شركات نقل بحرى بالنظام العائلى، أو بنظام الشركات المساهمة المغلقة ... إلخ وغيرها من المقالات التى خدمت عمليا وفعليا النقل البحرى.

أساس الفكرة

فمن خلال هذا الإتصال اليومى الليلى، نبتت الفكرة، ورأينا أن يكون هناك صوت عالى يكشف مثل هذه السلبيات للناس وللمسئولين، حتى يكونوا على بينة من الأمر، لذلك كان اتفاقنا هو عمل جماعة الخير ندعو فيه للخير والإصلاح والعمل الجاد تقربا لله سبحانه وتعالى، لا نبتغى فيه شهرة أو منفعة، لأننا فى غنى عن كل هذا. وهذا العمل المذكور بسيط للغاية، وسهل، بعيدا عن أى إجراء شكلى أو مادى، فلا يتبع هذا العمل إلى أى جهة رسمية أو غير رسمية، فلا نتبع الشئون الاجتماعية، ولا أى جهة رقابية ولا لغيرها، ضميرنا هو الرقيب والله شاهد ومحاسب. عمل ينبع من داخلنا: لنصرة الحق والمساهمة فى رفعة شأن الأمة المصرية والعربية والإستفادة من كل لحظة نعيشها ونحياها لهذا الغرض؛ حتى نلقى وجه الله الكريم، فلا ذكرى ولا حياة لمن يعيش لنفسه فقط، عملنا الأساسى قول الحق والكتابة إلى الصحف والمجلات نناقش فيه موضوعات النقل البحرى والجمارك والموضوعات الأخرى ذات الصلة، ومساعدة الجهات التنفيذية بالدولة بالرأى والمشورة بدون مقابل أو أى شئ مادى أو حتى منفعة أدبية ومعنوية. فقط نظهر حقيقة رسالة وأداء وقوة العمل المدنى لمساعدة الدولة والمؤسسات والأفراد بالمشورة، وأن هذا الإتفاق المعنوى ليس فيه أى شبهة، سياسيا أو جنائيا ، أو حزبيا ... إلخ، هو إتفاق نبتغى به وجه الله تعالى فقط .. وقد وضعنا شرطا وحيداً (تنظيم عمل)؛ هو أن من يريد أى يكون عضوا فى هذا العمل الخيرى أن يصلى ركعتين لله فقط، بدون القيام بأى مقابلات أو إجتماعات فى أى مكان، ولا حتى فى أندية الروتارى والمحافل الأخرى، ولا فى نادى باكوس أو الترام الرياضى، ولا حتى المقابلة على هامش وجبة غذاء سمك يرم العظم فى نادى البحارة الدولى، فليس لنا مقر أو حتى صندوق بريد للمراسلة، والوسيلة الوحيدة للإتصال هو التليفونات، ويمكن لأى شخص أو جهة ما: المشاركة والتدخل فى المحادثات، وحتى التصنت، فالعالم من حولنا مفتوح، ونحن نريده كذلك، ولأن الوضع فى مصر، عفوا: أقصد الوضع فى قطاعى النقل البحرى والجمارك، يستوجب منا العمل بقوة لوقف الإنفلات والإهمال فى كثير من قطاعات الدولة، الأمر الذى لا يحتمل السكوت والسكون والخنوع، ما دمنا أحرار، والعزة لله وحده – وإلا نعتبر أنفسنا مشاركين فى هذه الفلتات التى تأتى من كل صوب وحدب، ومشاركين فى أعمال المفسدين والطامعين وأصحاب سفن الزبالة والوكالات المضروبة والفرص المسروقة والبطولات الفشنك . وهى كلها صور مسيئة لنا، ولا تخفى على أحد فى بر وبحر وجو مصر. وآخرها؛ وليس بآخر: قضية تسريب إمتحانات الثانوية العامة بمدرسة أبناء الثورة بالمنيا. اسم على مسمى!! . ومشروع الإتحاد من أجل المتوسط، أى إتحاد الدول التى تطل على البحر المتوسط، والنقل البحرى سوف يكون له نشاط كبير جداً فيه! يا سلام سلم، وهو بديل لمشروع الشرق الأوسط الذى طرحه شيمون بريز فى عام 1994 فى الرباط عاصمة المغرب والذى تم على أثره، تعبيد الطريق الدولى من المغرب حتى تركيا إلى أن يصل قرب الصين، وهو الدولة الخطر القادم للدول الغربية والصهيونية العالمية، فلازم السيطرة على كل هذه الدول براً وبحراً وجواً وصولا إلى الصين، والغرب يخطط صح!! ما رأى السادة القراء فى هذه التخاريف الصيفية. هذا الموضوع المتفرع عن موضوعنا الأساسى؛ يلزمه دراسة ومقالات، لأن السمة الرئيسية فيه هو تحديث النقل والنقل البحرى فى هذه الدول المسكينة التى تقع بين رحى الصين والغرب، تذكروا الملايين التى أهديت ومنحت لتحديث الموانئ (علشان خاطر عيونا)، لن أزيد فى الحديث أكثر من ذلك، والقارئ لمحتويات مجلة إنترناشيونال له فطنته السديدة؛ ونعود لموضوعنا الأصلى عن الفسيلة وأهلها.

كل ما هو مطلوب من العضو؛ هو أن يقول الحق، لا غير الحق، ما دام يعتقد أن لديه خبرة ما، يمكن أن تنفع الناس، وعنده أمل فى الله سبحانه وتعالى؛ بأنه سوف يأتى يوم تعاود وتواصل فيها مصر الحبيبة رسالتها النبيلة والخيرة، وأن تكون خير أمة أخرجت للناس من جيرانها العرب والعالم. وأيضا مطلوب من العضو أن يوصل رأيه المؤسس على الخبرة والعلم

تابع عن جماعة أهل الفسيلة ... سألونى؟

عبر الصحف والمجلات ووسائل الاعلام والاتصالات الاخرى والمتاحة فى الدولة .

والحقيقة أن كثير من مسئولى تحرير هذه الصحف، وبالذات فى الصحف والمجلات القومية ينشرون مثل هذه المقالات بدون حذف، وأذكر أن الربان مندور كان أول من كتب عن الحاويات، وعرف الناس فى مصر والدول العربية عن دور هذه الصناعة البحرية الجديدة وأهميتها، أقصد نشاط نقل البضائع عبر الحاويات، والسفن المخصصة لنقل هذه الحاويات، وكان ذلك فى بحث قدمه إلى المعهد القومي الإقليمي للنقل البحرى (أكاديمية النقل البحرى فيما بعد) فى عام 1969، وكتب مقالات عديدة فى الصحف وبالذات فى مجلة الأهرام الإقتصادى فى أخريات الستينات من القرن الماضى؛ أستعرض فيه هذا التطور البالغ فى النقل البحرى، الأمر الذى جعل باحث قانونى من دولة الكويت، وهو الدكتور إبراهيم مكى إبراهيم ، يعد أول رسالة دكتوراه عن النظام القانونى للحاويات - وربما فى العالم، وتقدم بها لجامعة القاهرة عام 1972 لنيل درجة الدكتوراه فى القانون، والمشرف على هذه الرسالة؛ كان المرحوم الدكتور/ محسن شفيق؛ أبو القانون البحرى والتجارى فى الوطن العربى، بل فى العالم، وهو رئيس اللجنة الدولية التى وضعت إتفاقية هامبورج للنقل البحرى عام 1978، ورسالة الدكتور إبراهيم مكى كان أول مرجع يرجع إليه فى رسالته هذه، كان بحثا للربان محمد بهى الدين مندور عن الحاويات، والذى كتبه عام 1969؛ كما ذكرت منذ قليل. كذلك هناك رسالة دكتوراه لقاضى مصرى وهو الدكتور أسامة عبد العزيز، وكانت بعنوان: "التنظيم القانونى للنقل بطريق الحاويات" طبعة منشأة المعارف عام 2004، وقد أشار فيه من ضمن المراجع بحث لكاتب هذا المقال الماثل؛ الأستاذ عادل عبد المعطى عوض المحامى، قد نشرت فى مجلة الأهرام الإقتصادى، العدد 1619 فى 17 يناير 2000 م بعنوان: "الواردات فى مصيدة النصب"، والدكتور أسامة سجله فى رسالته بصفحة 242 طبعة منشأة المعارف بالإسكندرية. وهذا المقال أو الدراسة المذكورة قد تضمنت حقائق ورأى صريح لم يحذف منه شيء، أيضا كان هناك عدة مقالات ودراسات، فقد نشر لنا فى الأهرام الإقتصادى، ولم يحذف منه كلمة، مقال صريح ونقدى للغاية، وكان عنوانه: "مربع الفساد البحرى وسفن الزبالة" العدد 1946 بتاريخ 1/5/ 2006، والمقال نشر فى ذات اليوم والتاريخ بمجلة إنترناشيونال. وقد تسبب هذا المقال المذكور؛ مع ما قلته وتحدثت عنه فى حلقتين تليفزيونيتين تم استضافتى فيه مع المهندس حسين صبور والخبير البحرى المهندس "جمال أبو العزم فى البرنامج التليفزيونى الشهير "صالون دريم" بقناة دريم؛ عقب أحداث كارثة العبارة السلام 98، والتى تعد ثان أكبر كارثة حلت بمصر بعد هزيمة 1967 ، ويليهما فى الترتيب كارثة تسريب إمتحان الثانوية العامة بمدرسة أبناء الثورة بمحافظة المنيا؛ والتى ضلع فيها قيادات تعليمية وتربوية وشرطة وأعضاء مجلس الشعب وغيرهم؛ حسب ما نشرته الصحف. نعود ونقول: أن هذا المقال المذكور وما تحدثت عنه فى صالون دريم تسبب فى أن الدولة قررت أن يكون التعويض لأهالى الضحايا لهذه العبارة المنكوبة بقيمة مبلغ 300،000 ألف جنيه بدلا من 150،000 ألف جنيه. على الرغم من أننى لم أستخدم أى عبارات دبلوماسية أو مطاطية، كنت صريح فى إتهام الدولة، وأنها ضالعة فى إحداث كارثة العبارة السلام 98، ولها دور كبير فى إحداث هذه الكارثة، وذكرت بالحرف الواحد: "... أيضا أود أن أسجل ملاحظة بحكم قربنا الشديد لمجريات وخلفيات قطاع النقل البحرى ويتمثل فى قيام كل من ملاك السفن رافعة الأعلام الأجنبية من المصريين أو ما يطلق على هذه السفن بـ "سفن الزبالة" بمناصرة صاحب وملاك العبارة المنكوبة بدون وجه حق، ومراعاة لمصالحهم الخاصة والتى تشبه وضع وحالة ملاك العبارة المنكوبة. وللأسف يشترك معهم والتواجد فى نفس المربع: كل من الوكلاء الملاحيين (القطاع الخاص) وكثير من قيادات النقل البحرى (الفاشلين) والغرف الملاحية وقلة من الصحفيين الذين يعدون على أصابع اليد الواحد ويُضم إلى هؤلاء وللأسف مؤسسة تعليمية عربية مختصة للنقل البحرى .... إلخ". فبعد صدور هذا المقال الحاد والبناء، والذى كان المقال الرئيسى للأهرام الإقتصادى، وكنت قبل النشر، وكذلك الربان مندور، كنا نعتقد إعتقاداً جازماً بأنه سوف يحذف مقاطع منه، لكن فى الحقيقة لم يحذف منه كلمة واحدة، وهذا يحسب للكاتب الصحفى الشهير الأستاذ عصام رفعت رئيس التحرير، ويحسب للحكومة ولهامش الحرية فيها ... حتى أننى بعد صدور هذا العدد المذكور، قابلنى أحد القيادات الكبار بقطاع النقل البحرى، وقال: "أننى لم أتوقع أن تكون أنت كاتب هذا المقال على الإطلاق، أو حتى أن ينشر مثل هذا المقال فى أى من الصحف القومية ... وأنا أصلا - والكلام على لسانه - لا اشترى ولا أقرأ أى جريدة .. لولا أنى سمعت وشاهدت غلاف المجلة على شاشة التليفزيون كإعلان عن صدور العدد ثان يوم الاثنين، ورأيت عنوان المقال المستفز؛ لما اشتريته وقرأته !!".

نخلص مما سبق، وأنا لست فى مجال استعراض العضلات أو الشهرة، والعياذ بالله، لكننا بصدد العمل التطوعى الخالص لوجه الله تعالى؛ كما ذكرت، فعلى كل إنسان مخلص لله سبحانه وتعالى، ومحب لوطنه أن يجاهر بقول الحق وأن يزرع الفسائل لآخر نفس فى عمره، ولا يبخل بأى شيء له قيمة ينفع الناس، ولا بد من الجهاد فى هذه المسائل التى تهم الوطن والناس، وبالذات فى هذا الوقت المعاصر الذى نعيشه.

إلى اللقاء فى العدد القادم - الجزء الثانى (خصخصة الجمارك)

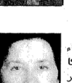
adelabdelmoty@hotmail.com

أخبار ومحطات

تحقيق التقدم بعد خفض الجمارك

أصدر البنك الدولى بالتعاون مع المركز المصرى للدراسات الإقتصادية تقريره الخاص بمؤشرات التجارة العالمية 2008 حيث أكد تحقيق مصر تقدماً كبيراً فيما يتعلق بالحواجز الجمركية بعد خفض التعريفات الجمركية بنسبة تتعدى 45%، إلا أنه لازال هناك بعض المجالات ذات الأهمية الخاصة تحتفظ بتعريفة جمركية مرتفعة، وعلى رأسها تجارة الخدمات والحاصلات الزراعية والمنتجات الغذائية، وبالنسبة للجوانب اللوجستية فقد أشار جيانى ترانيز المشرف على التقرير بأن مصر تحقق أداء متوسط فى هذا المجال بسبب مشاكل تتعلق بفترة السماح لدخول السلع والمنتجات ، ومشاكل أخرى خاصة بالنقل.

الإستثمار التركى بمصر



عقد الوفد الإقتصادى التركى برئاسة عمر بولات رئيس جمعية رجال الأعمال الأتراك (الموصياد) عدة لقاءات بالإسكندرية حيث تمت مناقشة فرص الإستثمار وزيادة المبادلات التجارية، وقد أشار بولات إلى أن ضخ رؤوس الأموال التركية للإستثمار فى مصر قد أسهم فى توفير حوالى 50 ألف فرصة عمل فى 180 شركة تم تأسيسها، وكشف أحمد الوكيل رئيس غرفة تجارة الإسكندرية عن أن حجم التجارة مع تركيا ستتجاوز 3 مليارات دولار نهاية العام الجارى.

التبادل التجارى بين مصر وأمريكا



التقت السيدة مارجريت سكوبى السفيرة الأمريكية بمصر بأعضاء الغرفة التجارية الأمريكية برئاسة عمر مهنا، حيث أعلنت دعم أمريكا للتجارة الحرة عالمياً، وأشارت السفيرة إلى أن حجم التجارة بين مصر وأمريكا بلغ العام الماضى 7،7 مليار دولار بزيادة 75 % عن حجم التجارة منذ ثلاث سنوات، وأن حجم التبادل التجارى بين البلدين سجل زيادة 19% خلال الربع الأول من العام الجارى مقارنة بنفس المدة من عام 2007 حيث تستورد أمريكا 33% من إجمالى الصادرات المصرية، وكان ترتيب مصر 62 فى قائمة عام 2007 التى تضم 233 دولة تصدر لأمريكا.

تشجيع التعاون الإقتصادى بين إقليم (تارانتو الإيطالى ومصر)

ضمن إستراتيجية ضخ الإستثمارات الإيطالية كأهداف فاعلة لمشاريعها واستثمارها داخل مصر وفى إطار التعاون المشترك بين مصر وإيطاليا استضافت شركة KGL LOGISTICS EGYPT (EAST MED) S.A.E تحت إشراف أ/ وليد بدر رئيس مجلس الإدارة وفد من إقليم (تارانتو الإيطالى) من خبراء ورجال أعمال وممثلين لإقليم وميناء تارانتو وذلك لبحث سبل التعاون بين البلدين وعلى غرار اللقاء أقيم مؤتمر تشجيع التعاون الاقتصادى بين إقليم تارانتو الإيطالى ومصر وذلك بفندق رنيسانس الإسكندرية وقد حضر المؤتمر اللواء / صفاء الدين نائب محافظ الإسكندرية ولفيف من القيادات ورجال الأعمال ورؤساء كبرى الشركات الملاحية.

وقام بإفتتاح المؤتمر الأستاذ/ وليد بدر موضحاً دور مصر كأرض خصبة لكافة الإستثمارات المستحدثة والإيجابية وخاصة فى مجال الملاحة والنقل وبين المدى الذى تتوافق فيه محافظة الإسكندرية وإقليم تارانتو الإيطالى لإطلالهم على البحر المتوسط وأدوارهم الفاعلة فى مجالات عدة ولذلك سيتم أتفاق التوأمة بين إقليم تارانتو والإسكندرية فى شهر سبتمبر المقبل، وبين بدر الدور الفعال لشركة KGL (EAST MED) مع تقديمة لعرض متكامل لما تقوم به الشركة من أنشطتها فى مجال الملاحة والنقل وكيفية تذليل كل الفرص للتعاون مع إقليم تارانتو مع وضع إستراتيچية لكافة الاستثمارات المستحدثة ومدى تفعيلها والقدوم بها نحو مستقبل أفضل .

ووضح اللواء / صفاء الدين مدى ترحيبه وإمتنانه بالوفد الإيطالى مع توضيحه لمدى التعاون الذى سيتم بين البلدين وذلك لمدى التشابه بين الإسكندرية وإقليم تارانتو وبين صفاء أن ميناء تارانتو يعتبر ثانى ميناء فى إيطاليا أما ميناء الإسكندرية فيعتبر الميناء الأول فى مصر ومحافظة الإسكندرية ثانى محافظة بعد القاهرة وتتميز الإسكندرية بالميناء ويهدف دائما وزير النقل لعمليات التطوير والتحديث بالميناء حيث إنه يعتبر من الموانئ القديمة ويلزم الأمر تغيرات كثيرة حتى يصبح من أفضل الموانئ ولكى يمثل واجهة مشرفة معاصرة مع إستخدام التقنية الحديثة والتطوير الشامل، وبجانب ميناء الإسكندرية لدينا أكبر منطقة حرة فى مصر وكذلك منطقة برج العرب وهى منطقة كبيرة تسع جميع الإستثمارات المستهدفة من قبل الوفود الإيطاليين، ومحافظة الإسكندرية تعتبر سياحية وإقتصادية فى آن واحد ونحن نسعى دائما لجذب الاستثمارات سواء كانت عربية أو أجنبية مع تطوير البنية النحتية حيث إنها البنية الأساسية وعنصر البيئة مهم جداً بالنسبة لأى مستثمر يأتى لمصر ونحن فى منطقة الناصرية بدأنا بأكبر مدفن لدفن المخلفات الصناعية ويعتبر هذا تطبيق لمعايير البيئة. كما لدينا الآن أكبر مطار دولى بعد القاهرة وهو مطار برج العرب ونهاية العام المقبل سوف يكون مجهز بإستقبال كافة الطائرات سواء كانت سياحية أو تجارية ويسعنا جميعاً التعاون المثمر بين البلدين فى الفترة المقبلة مع كيفية بيان أسلوب المراسلة بيننا ونتمنى لكم دوام التوفيق ومزيداً من الإستثمارات الناجحة .

وعلى الوجه الأخر فقد وضح مسئولى إقليم تارانتو وممثليه بجانب مسئولى الميناء والمطارات أن هناك مشروع ضخم يعمل على ثلاثة محاور ويهدف الولايات المتحدة ومصر والصين ونحن نهدف بزيادة الإستثمارات ونتمنى أن نجد التمويل المادى الخاص وأن نسعى نحو مشروع المستقبل وأن نتبادل الخبرات الملاحية ونحن جميعا شعوب البحر المتوسط ومحافظة تارانتو تهدف للتطوير والتحديث فى الإسكندرية وتنظر لها بشكل خاص على إنها من المحافظات الحيوية وينقصها عامل الاستثمارات والمشاريع الناجحة وسيكون هذا التطوير مفيد جدا لمحافظة الإسكندرية وميناء تارانتو ثانى ميناء فى إيطاليا وهذا يعود فضله إلى العمل القائم فى محافظة تارانتو والذى قمنا به نحن أيضاً وكل هذا سيشكل تفعل مشروع التوأمة بين تارانتو والإسكندرية وليس هذا فى الجانب الملاحى فحسب بل فى الجانب الاقتصادى والجانب الاجتماعى بالإضافة إلى الفوائد الاجتماعية،

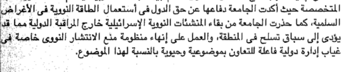
وبالنسبة للمطار القريب من تارانتو فهو بمثابة عنصر أساسى لتبادل البضائع وإقليم تارانتو يسعى دائما نحو التطوير والربط بين العالم الخارجى وفى مقدماتها مصر وهو يعتبر أيضا موقع متميز على البحر المتوسط فهو يقع فى المنطقة الجنوبية الشرقية فى إيطاليا ويبعد عن روما بقدر 500 كيلو متر وهو يقرب من السويس وجبل طارق والإقليم يصنف الثامن عشر بالنسبة لأوروبا وهناك مكان خاص للمؤسسات ولصناعات الصلب والبتروكيماويات واللوچيستيات مع التقدم فى صناعة الملابس والأحذية والإلكترونيات بجانب حركة المواد الغذائية الطازجة والتى توزع لجميع أنحاء العالم ودعم الأرصفة التجارية لأى نوع من السفن مع نقل المواد الأولية والذهاب بها مباشرة للتصنيع وهناك رصيف البترول ورصيف الكونتينر الذى يسمى بالرصيف التجارى مع ربطها بالسكك الحديدية والقطارات التى تذهب خطوطها لجميع الجهات من نابولى إلى أمريكا وكندا وربط نوتردام بالخطوط البرية والسكك الحديدية، والبضائع التى تنتج فى الصين والتى تتجه إلى الولايات المتحدة فإنها معظم الأحيان تدور نحو المحيط الهادى وتصل إلى لوس أنجلوس وعن طريق السكك الحديدية فإنها تنقل من لوس انجلوس إلى نيويورك وهناك أيضا مشروع قائم لنقل البضائع عبر طريق قناة السويس مع وجود مساحات كبيرة لتخزين البضائع والتخفيف من عبئ وتكدس منطقة البحر المتوسط وفى الوقت الراهن ننقل عبر السكك الحديدية إلى ألمانيا ومنها عبر أوروبا وبذلك يتم توفير الوقت ومن الأهداف التى وضعها الإقليم مدى التعاون بينه وبين مصر مع التوقيع رسمياً فى شهر سبتمبر المقبل وذلك لتطوير الإستثمارات والمؤسسات المصرية وإدارة مشروع مميز فى البنية التحتية ودعم النسيج الإقتصادى والوضع القائم للمعلومات السياسية والمستقبليات فى هذا المشروع لرجال على مستوى عالى من المكانة وعندهم الإلمام الكامل والتطوير والتحديث وهناك قواعد أساسية نعمل على تحقيقها وتارانتو والإسكندرية لهم ماضى عريق بجانب التشابه الماثل بينهم ولهذا سميا بالتوأمتان وختم المؤتمر بعرض كامل لإقليم تارانتو يوضح بيان ما تم ذكره عمليا ومدى الخطط الإستراتيچية المقبلة مع جميع أنحاء العالم .



أخبار ومحطات

التوثيق الإلكترونى للبرديات العربية

صرح الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية بأن مركز توثيق التراث الحضارى والطبيعى التابع للمكتبة أصدر كتاب تضمن كل ما تم توثيقه من برديات، بالإضافة إلى اسطوانة مدمجة تحتوى قواعد بيانات على مستوى عالى من التقنية لمجموعة من البرديات العربية والتى يعود أقدمها إلى القرن الأول الهجرى "السابع الميلادى"، وقد قام بتوثيق هذه البرديات عالم المخطوطات الدكتور جروهمان.

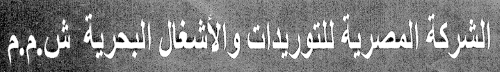


الطاقة النووية للأغراض السلمية

عقد فى چنيف الإجتماع العاشر للتعاون العام بين الجامعة العربية والأمم المتحدة ووكالتها المتخصصة حيث أكدت الجامعة دفاعها عن حق الدول فى أستعمال الطاقة النووية فى الأغراض السلمية، كما حذرت الجامعة من بقاء المنشئات النووية الإسرائيلية خارج المراقبة الدولية مما قد يؤدى إلى سباق تسلح فى المنطقة، والعمل على إنهاء منظومة منع الانتشار النووى خاصة فى غياب إدارة دولية فاعلة للتعاون بموضوعية وحيوية بالنسبة لهذا الموضوع.

التجارة الحرة اليورومتوسطية

أختتم وزراء تجارة دول اليورومتوسطى أعمال مؤتمرهم بمرسيليا مطالبين بالإسراع فى إنشاء منطقة التجارة الحرة اليورومتوسطية بحلول عام 2010، ووضع خريطة طريق لتعميق التعاون والتكامل الإقتصادى بين دول شمال وجنوب المتوسط بعد هذا العام، بجانب دراسة إنشاء آلية لتسهيل تجارة اليورومتوسطية.





The Egyptian Marine Supply& Contracting Co.

لواء بحرى / ح منير سعد محمد أبو سمرة
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

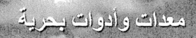
أنشطة الشركة

تموين سفن

أشغال عامة وبحرية

توريد مياه

معدات وأدوات بحرية







روافع ولوازمها
Rigging & Ropes Tackles



بويات بحرية

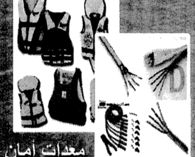


حبال وأسلاك
Wires &Ropes

مياه عذبة
Fresh Water

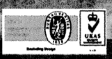


السجائر الأجنبية
Foreign Cigarettes



أدوات كهربائية
Electrical Articles

معدات أمان
Safety Equipment

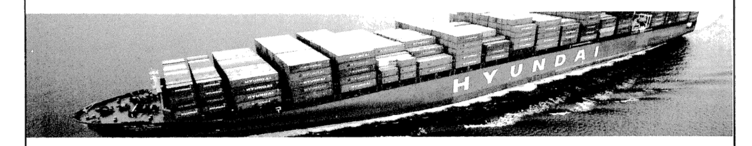




المركز الرئيسى : ٢طـريق الحرية - الإسكندرية - ت: ٤٨٧٠٥٥٠(٢٠٣)+ / فاكس : ٤٨٧٨٢٧٠(٢٠٣)+
برقيا (كونساب) بجميع موانى جمهورية مصر العربية
Webside : www.consupegypt.com E-mail: consup٢@hotmail.com



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EBX

EASTBOUND	VOY	Odessa	Conatai	Istanbu	Damie	Jeddah	Singapo	Shangh	Ningbo
B. Pelangi Dua	069 E	27-Jul	31-Jul	02-Aug	**05-Aug**	09-Aug	19-Aug	24-Aug	28-Aug
W H 605	003 E	03-Aug	07-Aug	09-Aug	**12-Aug**	16-Aug	26-Aug	31-Aug	04-Sep
America	015 E	10-Aug	14-Aug	16-Aug	**19-Aug**	23-Aug	02-Sep	07-Sep	11-Sep
China	019 E	17-Aug	21-Aug	23-Aug	**26-Aug**	30-Aug	09-Sep	14-Sep	18-Sep

MED

EASTBOUND	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Jeddah	Port Kelang	Singapore	Chiwan	Shanghai
Kennedy	011 E	31-Jul	02-Aug	05-Aug	**09-Aug**	13-Aug	23-Aug	24-Aug	28-Aug	30-Aug
Chiwan	066 E	07-Aug	09-Aug	12-Aug	**16-Aug**	20-Aug	30-Aug	31-Aug	04-Sep	06-Sep
Scala	002 E	14-Aug	16-Aug	19-Aug	**23-Aug**	27-Aug	06-Sep	07-Sep	11-Sep	13-Sep
Iris	148 E	21-Aug	23-Aug	26-Aug	**30-Aug**	03-Sep	13-Sep	14-Sep	18-Sep	20-Sep

WESTBOUND	VOY	Shanghai	Ningbo	Hong Kong	Chiwan	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
Scala	002 W	19-Jul	21-Jul	23-Jul	24-Jul	27-Jul	29-Jul	**10-Aug**	14-Aug	16-Aug	19-Aug
Iris	148 W	26-Jul	28-Jul	30-Jul	31-Jul	03-Aug	05-Aug	**17-Aug**	21-Aug	23-Aug	26-Aug
Efficiency	046 W	02-Aug	04-Aug	06-Aug	07-Aug	10-Aug	12-Aug	**24-Aug**	28-Aug	30-Aug	02-Sep
Mosel	065 W	09-Aug	11-Aug	13-Aug	14-Aug	17-Aug	19-Aug	**31-Aug**	04-Sep	06-Sep	09-Sep

MEX

EASTBOUND	VOY	Valencia	Barcelona	Fos	Genoa	Damietta	Port kelang	Chiwan	Lianyungang
CHOPIN	038 E	27-Jul	28-Jul	30-Jul	01-Aug	**07-Aug**	17-Aug	21-Aug	24-Aug
STRAUSS	040 E	03-Aug	04-Aug	06-Aug	08-Aug	**14-Aug**	24-Aug	28-Aug	31-Aug
WAGNER	136 E	10-Aug	11-Aug	13-Aug	15-Aug	**21-Aug**	31-Aug	04-Sep	07-Sep
VERDI	009 E	17-Aug	18-Aug	20-Aug	22-Aug	**28-Aug**	07-Sep	11-Sep	14-Sep

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326 E-mail: hmm@kadmar.com Website: www.kadmar.com



حسن بهنام مدير المكتب الصحفى الإقليمى لوكالة يوبيفرانس فى القاهرة:

"استمرار التعاون المثالى بين الصحافة و UBIFRANCE"



شهدت الأشهر الإثنى عشر الماضية الممتدة من يوليو 2007 إلى يونيو 2008 بثراء خاص على صعيد العلاقات والتعاون الإعلامي بين الصحافة المصرية ومكتب UBIFRANCE

وتم خلال العام الماضى توزيع 312 بيان وملف صحفى عن أحدث التكنولوجيا الفرنسية ومؤتمرات وندوات ومعارض وزيارات رسمية للشخصيات الإقتصادية والوفود، ورؤساء كبرى الشركات، وتم نشر 1824 مقال وتحقيق ومقابلة فى الصحف المصرية والإقليمية، كما تم إنتاج 21 ملف صحفى (Press Book) عن أنشطة مختلفة بين البلدين.

وعلى سبيل المثال ، فى ديسمبر 2007 إنعقدت بباريس جلسة المجلس الرئاسى المصرى الفرنسى للأعمال بحضور كل من السيدة كريستين لاجارد وزيرة الإقتصاد والمالية الفرنسية، والمهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة، والدكتور طارق كامل وزير الاتصالات والمهندس محمد منصور وزير النقل والمواصلات.كما قامت السيدة آن مارى إيدراك وزيرة التجارة الخارجية، بزيارة مصر فى نهاية شهر مارس فى أول زيارة رسمية لها خارج فرنسا.

ويذكر أن المكتب الصحفى الإقليمى للوكالة الفرنسية لتنمية الشركات UBIFRANCE فى القاهرة يغطى أيضاً 9 دول عربية فى المنطقة وهم: لبنان - سوريا - الأردن- الإمارات العربية المتحدة- المملكة العربية السعودية - الكويت - عمان - قطر والبحرين.

ونظراً لتوسيع النشاطات فى الإمارات العربية المتحدة تم إفتتاح فرع لمكتب القاهرة فى دبى فى شهر مايو الماضى، واستمرار إختيار القاهرة كمركز رئيسى لنشاط المكتب فى الشرق الأوسط يدل على أهمية الصحافة المصرية المتخصصة والعامة من جهة، والعلاقات المميزة التى تربط المكتب بأوساط الصحافة المصرية من جهة أخرى حيث أن الأخوات والأخوة الصحفيين يتعاملون بصورة دائمة ومستمرة مع المكتب وذلك فى سبيل تدعيم العلاقات الإقتصادية والتجارية بين مصر وفرنسا.

وعلى صعيد التجارة الخارجية بلغت التبادلات مستوى عال جداً حيث أقتربت تدريجياً من التوازن . أما بالنسبة للصادرات المصرية لفرنسا فقد سجلت مستوى قياسى ويرجع الفضل فى ذلك بشكل كبير لصادرات الغاز الطبيعى المسيل لشركة Gaz de France .

كما شهد العام المنصرم اقبال كبير لرؤوس الأموال الأجنبية إلى مصر وقد ساهمت فرنسا بشكل ملحوظ فى هذا الصدد. إذ أن البنكين الفرنسيين الرئيسيين المتواجدين فى مصر وهما البنك الأهلى سوستيه جنرال NSGB وكريدى أجريكول مصر Crédit Agricole Egypt قاما بتدعيم رأس مالهم وعملياتهم . إلى جانب ذلك قامت شركات فرنسية بتنفيذ إستثمارات جديدة هامة فى قطاع الأسمنت والغاز الصناعى والكابلات والأجهزة الكهربائية المنزلية ومنتجات الألبان مما يثبت أن مصر أصبحت دولة جاذبة لإقامة الأنشطة الصناعية وذلك بفضل العديد من المميزات وبفضل السياسة الطموحة لتحرير الإقتصاد التى تقوم بها السلطات المصرية.

وعلى صعيد قطاع تكنولوجيا المعلومات والإتصالات قامت جهات إتصالات فرنسية بتطوير أنشطتها بقوة ملحوظة مما ساهم بشكل كبير فى تطوير هذا القطاع الإستراتيجى بالنسبة للإقتصاد المصرى مع العلم بأن فرنسا تعد من المستثمرين الأجانب الرئيسيين من خلال وجود ما يقرب من مائة شركة فعلياً يعمل بها أكثر من 35.000 موظف.

إلى جانب ذلك فإن كبرى مشروعات البنية الأساسية قد رسمت بوضوح تطور العلاقات الإقتصادية الفرنسية المصرية مثل تنفيذ البنية الأساسية للمرحلة الأولى من الخط الثالث لمترو أنفاق القاهرة.

وفى النهاية أتوجه مرة أخرى بالشكر للأخوات والإخوة الصحفيين الذين يتعاملون بصورة دائمة ومستمرة مع مكتب UBIFRANCE وذلك فى سبيل تدعيم العلاقات الإقتصادية والتجارية بين مصر وفرنسا عن طريق نشر الأخبار وتغطية الأحداث والمؤتمرات و الندوات والزيارات إعلامياً، وبالتالى فإن الفترة القادمة تبشر بالمزيد من التعاون المتبادل.

أخبار ومحطات

قمة عربية للشباب

صرح هانى مصطفى الوزير المفوض بجامعة الدول العربية - على هامش مهرجان الشباب العربى الذى عقد بالإسكندرية بأن الجامعة تدرس عقد قمة عربية للشباب بالقاهرة العام القادم لمناقشة القضايا التى تخصهم، ولذا سيتم تجميع أوراق العمل الخاصة بهذه القمة وإرسالها إلى الدول الأعضاء، وعرض نتائجها بالتالى على السيد عمرو موسى الأمين العام للجامعة لعرضها بدوره على القادة العرب فى قمتهم.



معرض الموصياد الدولى

تقوم منظمة المؤتمر الإسلامى والبنك الإسلامى للتنمية والغرفة الإسلامية للتجارة والصناعة وغرفة تجارة أسطنبول ومجلس المصدرين ومنظمة تطوير الصناعات الصغيرة والمتوسطة بتركيا - بتنظيم معرض الموصياد الدولى الثانى عشر ومنتدى الأعمال الدولى بمدينة أسطنبول برعاية رجب طيب أردوغان رئيس الوزراء وذلك فى الفترة من23 إلى 26 أكتوبر القادم.

مشروعات تنموية كبرى بسيناء



أعلن الدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار فى مؤتمر الإستثمار الذى عقد بمحافظة سيناء - أنه تقرر تنفيذ عدد من المشروعات التنموية الكبرى فى المحافظة بالمشاركة بين القطاعين العام والخاص تكلفتها الإستثمارية حوالى مليار و 646 مليون جنيه.



نشأت الديهى يكتب

وأخيراً وقع الطلاق

منذ ما يقرب من ربع قرن من الزمان كان لقاؤنا الأول، ففى شتاء عام 1983 أجبرتنى الظروف أن أرتبط بها، كانت مشاعرى تجاهها جامدة وتسير دائماً فى إتجاه النفور لكن لحسابات المصلحة العامة والخاصة كان الإرتباط الصعب، والمدهش أننى بمجرد الإنتهاء من إجراءات الإرتباط لم أستطع أن أستغنى عنها على الاطلاق حتى ولو لساعة واحدة، لقد ملكت على حياتى وسيطرت على كل حركاتى وتحركاتى لم تفارقنى لحظة ولم أفارقها لحظة والغريب أننى لم أكن سعيداً لوجودها فى حياتى ورغم ذلك كنت أصاب با لجنون عندما تفارقنى لظروف استثنائية كنا لا نفترق إلا وقت النوم على ندرته، أيقنت أن زواجنا كاثوليكياً فنقاط ضعفى مكشوفة أمامها تماماً، لذلك فعملية الفكاك تبدو مستحيلة.

ولكن وفى لحظات فارقة فى عمر الزمن كان "الفراق الأبدى" حيث وقع الطلاق البائن بينى وبينها فى حضرة صاحب المقام الرفيع."العلم" وبحضور أصحاب السمو والمعالى "حملة العلم" تخلصت من نظارتى الطبية التى لازمتنى خمسة وعشرين عاماً كنت أعانى الأمرين بها وبدونها ولكن وعلى الدوام كان للعلم رأى آخر فالتقدم المذهل فى مجال طب العيون جعل من عمليات تصحيح الإبصار بالليزر أمراً غاية فى السهولة واليسر، كنت ومازلت علي قناعة بأن العلم هو السبيل الوحيد لتقدم الأمم والشعوب، فالأمم التى لا تنتج علما لن يكون لها مكان تحت الشمس، ولابد أن تقاس حضارة الأمم والشعوب بمدى مساهمتها فى الإكتشافات العلمية التى تخدم البشرية لقد قفز إلى ذهنى صورة الدكتور زويل فى معملة وصورة لأحد الدعاة أصحاب الصوت الجهورى وازددت قناعة أن الكلام يجب أن يتوارى خجلاً أمام العمل الجاد، مع كامل تقديرنا وإحترامنا للدعوة والدعاة ولكن يجب أن يكون احترام العلم والعلماء والحث على ذلك على جدول أولويات هؤلاء الدعاة، فالرسول (ص) قال اطلبوا العلم ولو فى الصين أو هكذا قال والعلم المقصود بالتأكيد هو العلم الدنيوى الذى يفيد البشرية بطريقة مباشرة فالصين لم يكن بها علوم شرعية فى عهد الرسول (ص) ولا فى عهدنا هذا، إذن فقصد الرسول (ص) هو طلب العلم الدنيوى وليس العلم الشرعى فليس مطلوباً من البشرية جمعاء أن تكون جميعها دعاة ووعاظ وكما حدثنا القرآن الكريم فإن خشية الله تكون فى أوجها وعظمتها فى قلوب العلماء.

وتاريخ الحضارة الإسلامية التى أنتشرت فى ربوع أوروبا لم تأتى من الخطب العصماء ولا من حلو الكلام وإنما جاءت من تلك الأفكار والإختراعات والعلوم المتنوعة التى برع فيها المسلمون سواء فى الطب أو الهندسة أو الفلك أو الكيمياء وغيرها الكثير.

الخلاصة:

لابد من العمل على تغيير المفاهيم والأولويات داخل المجتمعات الإسلامية ليصبح أحترام العلم والعلماء هو الأساس ولابد أن نغير نظرتنا للأستاذ فلا يكفى أن نتلقى اختراعات وعلوم الآخرين كمستهلكين (فقط) لابد أن نشارك فى منظومة البحث العلمى والتطوير، والبداية لابد وأن تكون فورية وحتمية وعلى كافة المستويات المجتمعية ليكون البحث العلمى . ثم البحث العلمى ثم البحث العلمى هو أساس حياتنا جميعاً، لابد أن نكف عن الفهلوة ونبدأ جادين فى التفكير والتدبير والبحث والتخطيط،والملفت للنظر أننا تفرغنا لإبداء رأينا فيما يصنعه غيرنا أصبحنا تقوم بدور المشجعين ليس إلا، كذلك نقوم بدور من يختار بين إبداعات الآخرين وليس له من دور على الإطلاق، لقد أجريت عملية إصلاح البصر أو تصحيح البصر بالأجهزة التى صنعها الغرب وقلدها الشرق ولم يكن لنا من دور سوى الإستخدام أو الإستهلاك، أن الكارثة تكمن فى أننا لم نعرف حدود المشكلة حتى هذه اللحظة، فالمشكلة عميقة وذات أبعاد مترامية ومتداخلة وسلوك المجتمع المصرى والعربى والإسلامى صارت سلوكيات عليها علامات استفهام كثيرة وعلامات تعجب أكثر وأكثر.

إننا كما نحن وهم كما أصبحوا .. هم يطبقون إسلاماً حقيقياً رغم كونهم غير مسلمين ونحن مسلمين بالبطاقة الشخصية بدون إسلام.. ما أعجب الوضع القائم هناك إسلام بلا مسلمين وهنا مسلمون بلا إسلام.

فيما يبدو

* "سبع عجاف" عنوان مقال قمت بكتابته وراجعت نفسى فى الوقت المناسب وأجلته إلى أجل غير مسمى، لكن الحقيقة إلى سبع عجاف من السنوات أنتظرها وينتظرها غيرى فلا تملك إلا أن تقول يا رب سلم.

* جلست مع وزير الثقافة والإعلام وشئون رئاسة الجمهورية الأسبق "منصور حسن" فى منزله قرابة عشرة ساعات على مدار ثلاثة لقاءات والحقيقة أن الرجل لا يقول إلا الحقيقة بأدب جم وتواضع نادر ويحترم الكبير والصغير وقال لى بالحرف أن الرئيس مبارك لم يكن سعيدا بمنصب رئيس الجمهورية على الإطلاق وبأن الحزب الوطنى ما عاد قادر على إستيعاب كل الآراء الوطنية هذا ما أشعر به. ولكن ما قام به محمد على إبراهيم فى الجمهورية وعبد الله كمال فى روز اليوسف شئ مؤسف تماما .

• يقول الرسول (ص) لن يشكر الله من لم يشكر الناس ويقول كذلك اشكروا من أجرى الله النعمه على يديه لذلك نتقدم بالشكر والتقدير لجراح العيون المصرى الدكتور/ أحمد صدقى على ما قام به تجاهى قبل وأثناء وبعد عملية الليزيك ...... شكراً لك

* تلقيت مكالمة هاتفية من أحد الوزراء السابقين وحدثنى الرجل عن أزمة الغذاء العالمية ما يجب أن تقوم به مصر الآن حكومة وشعب لمواجهة المجهول .. فهل نفتح قلوبنا إلى هؤلاء الوزراء دونما مزايدات ونستمع إلى آرائهم حول الأزمات الحالية.

* أسعار الأسمدة تنذر بكارثة جديدة على الطريق طريق الحديد والأسمنت والغذاء ... إلخ

* البرامج الحوارية والحية تهتم بما يهتم به الجمهور لكنها لم توجه إهتمام الجمهور إلى قضية جديرة بالإهتمام

eldeehy@Yahoo.com



الإعجاز العلمى فى القرآن والسنة



- وجه الأعجاز فى خلق القلب.
- الإعجاز الألهى فى خلق النمل.
- الرسم التوضيحى للكون ومخ الفاره.
- الصلاة والخشوع وتأثيره على نشاط المخ.
- معجزات ربانيه فى العين.
- معجزة الضفادع والزلزال.
- غذاء عجيب للفراشة.

● منحنا الله نعمة الإسلام فهو منبع العلم من دنيا فكل أية وردت فى القرآن الكريم أو حديث شريف ذكر على لسان سيد المرسلين محمد صلى الله عليه وسلم أثبتت أحدث الدراسات أنه ملئ بالمعجزات العلمية التى لم يتخيل أحد فى العالم هذه العبقرية العلمية فى خلق الكون بكل ما يحويه.

تغطية / وسام غنيم

وجه الإعجاز فى خلق القلب .. فهو نبض الحياة:

لقد تبين لنا عبر حياتنا وعبر دراستنا المختلفة بأن القلب هو مضخة الدم التى تمد كل خلايا الجسم بالغذاء والطاقة . وأن أى تقصير فى عمل القلب سوف ينعكس سلبياً على أعضاء الجسم قاطبة لذلك قال النبى صلى الله عليه وسلم فى حديث معجز قبل 1400 سنة.

– وعن النعمان بن بشير رضى الله عنهما قال سمعت رسول الله صلى الله عليه وسلم يقول : "إن الحلال بين ، وأن الحرام بين وبينهما مشتبهات لا يعلمهن كثير من الناس. فمن أتقى الشبهات استبرأ لدينه وعرضه. ومن وقع فى الشبهات وقع فى الحرام، كالراعى يرعى حول الحمى يوشك أن يرتع فيه . ألا وأن لكل ملك حمىً ألا وأن حمى الله محارمه . ألا وأن فى الجسد مضغه إذا صلحت صلح الجسد كله . وإذا فسدت فسد الجسد كله ألا وهى القلب صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم.

المعجزات الربانيه فى العين:

من النعم التى لا تحصى التى وهبها الله للإنسان هو موقع العين ففى الإنسان تقع العينان فى مقدمة الرأس وليس على جانبيه .. فعين الطائر اليمنى لا ترى شيئاً مما تراه العين اليسرى . وعلى ذلك فما تراه العين اليمنى للطائر يختلف تماماً عما تراه العين اليسرى وبالتالى فإن مخ الطائر لا يستطيع مزج الصورتين المختلفتين اللتين تصلان من العينين . بل يهمل إحدى الصورتين وعلى هذا فإن عالم هذه المخلوقات مسطح لا عمق له.

أما موقع العين للإنسان نستطيع أن ترى العين اليمنى صورة مشابهة جداً لما تراه العين اليسرى . والمخ هنا يمكنه مزج هاتين الصورتين فى صورة واحدة مجسمة وهذا هو البصر. كما قال الله تعالى "وفى أنفسكم أفلا تبصرون" سورة الذاريات "21"

"أن كل شئ خلقناه لقدر" سورة القمر "49"

ومن هنا نؤكد بأن الشفافية التى وهبها الله تعالى لعيوننا نستطيع أن تقوم بوظائفها التى من أهمها أنها تقوم بعمل النافذة التى منها يستطيع الجسم أن يطل على العالم الخارجى.

الإعجاز الألهى فى خلق النمل:

اكتشف العلماء حديثاً أن جسم النملة مزود بهيكل عظمى خارجى صلب يعمل على حمايتها ودعم جسدها الضعيف ، وهذا الغلاف العظمى الصلب يفتقر للمرونة ولذلك حين تعرضه للضغط فإنه يتحطم كما يتحطم الزجاج وحقيقة تحطم النمل والتى اكتشفت حديثاً أخبرنا بها القرآن الكريم قبل 14 قرناً فى خطاب بديع على لسان نملة . قال الله تعالى : (حتى إذا أتوا على واد النمل قالت نملة يا أيها النمل أدخلوا مساكنكم لا يحطمنكم سليمان وجنوده وهم لا يشعرون) سورة "النمل 18" فتأمل كلمه (يحطمنكم) وكيف تعبر بدقة عن هذه الحقيقة العلمية ؟

معجزة الضفادع والزلزال:

لقد زود الله هذه المخلوقات الضعيفة بأجهزة لقياس الزلزال تتفوق على أى جهاز بشرى . فهى تسمع الصوت الذى تصدره الأرض قبل وقوع الزلزال بيومين.

نشير إلى زلزال الصين " وهو زلزال دمر مناطق شاسعة من الأرض وأباد مائة ألف إنسان وشرد مئات الآلاف أنه إنذار من الله ونوع من أنواع العذاب الأدنى الذى قال الله فيه "ولنذيقهم من العذاب الأدنى دون العذاب الأكبر لعلهم يرجعون" "سورة السجده21" طبعاً هذا الإنذار لا يخص أهل الصين فقط بل هو إنذار للناس جميعاً ليرجعوا إلى خالقهم ورازقهم سبحانه وتعالى ويتوابواعن معاصيهم وذنوبهم ولكن الظاهرة الغريبة التى حيرت العلماء هى نزوح عدد هائل من الضفادع قبل الزلزال بيومين وتجمعهم فى مكان أمن ، وقد لاحظ سكان المدينة المنكوبة هذه الظاهرة ولم يعيروا لها أى انتباه. ولكن تبين فيما بعد أن الله تعالى زود هذه المخلوقات بأجهزة إنذار تتحسن الترددات المخفضة جداً التى تصدر عن الأرض قبل الزلزال ولا يسمعها البشر . إنما تسمعها الضفادع وتأخذ حذرها وتبتعد عن مكان الخطر ولذلك فإن هذه المخلوقات مسخره للإنسان ليتعلم منها وهنا يتجلى قول الله تعالى "وسخر لكم ما فى السماوات وما فى الأرض جميعاً منه إن فى ذلك لأيات لقوم يتفكرون" "الجاثية 13" و يقول العلماء أن معظم الحيوانات مثل الطيور والفيله والحيتان والأسماك وغيرها لديها القدرة على التنبأ بالزلازل والأعاصير والكوارث الطبيعية .

معجزة التشابه بين الرسم التوضيحى للكون ودماغ الفارة:

لقد أكتشف العلماء أن كوننا هو نسيج محكم فعندما قاموا بأضخم عملية لمحاكاة الكون تهدف إلى رسم صورة مصغرة عن الكون وجدوا أن النجوم والمجرات تصطف على خيوط طويلة ودقيقه . ويبلغ طول كل خيط مئات الملايين من السنوات الضوئية والسنة الضوئية هى بحدود تسعة ونصف مليون مليون كيلو متر أى أن طول كل خيط من خيوط النسيج الكونى يبلغ ألف مليون مليون كيلو متر . فتأمل هذا الحجم الكبير والمذهل وبالصدفة اكتشفوا أيضاً أن التركيب ذاته موجود فى دماغ الفارة فعندما أخذوا مقطعاً من الخلايا العصبية لدماغ الفأرة تبين أن الخلايا تصطف على خيوط طويلة ودقيقه ولكنها لا ترى إلا بالمجاهر المكبرة . ألا يدل هنا على وحدة الخلق ووحدانية الخالق عز وجل .

غذاء عجيب للفراشة .. سبحان الله :

من معجزات الخالق أن أحد أنواع الطيور عندما يغمض عينيه تسيل منها الدموع ولكن مثل هذه الدموع مواد إذا تراكمت يمكن أن تضر هذا الطائر ولذلك فقد سخر الله له فراشة تجلس على رأسه وتدخل أنبوبها الخاص بفمها وتمتص هذه الدموع وتتغذى عليها. والعجيب أن الطائر يكون سعيداً بهذا التعايش . فانظروا إلى هذه المخلوقات التى تعقل كيف تتكافل وتتعايش وتتعاون . فماذا عنا نحن المؤمنين؟

ولذلك لابد أن نتذكر قول الحبيب صلى الله عليه وسلم عن المؤمنين فى قوادهم وتراحمهم (كالجسد الواحد).

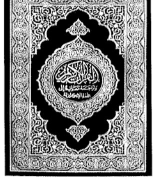
الصلاة والخشوع وتأثيره على نشاط المخ والتحكم فى الإنفعالات:

كثير من الأيات تحدثت عن أهمية الصلاة والخشوع وذكر الله تعالى وقد ربط القرآن بين الصبر والصلاة للتأكيد على أهمية عدم الانفعال.

يقول تعالى "واستعينوا بالصبر والصلاة وإنها لكبيرة إلا على الخاشعين" البقرة 45

وهناك آيات ربطت بين الطمأنينة والصلاة يقول تعالى : "فإذا اطمأننتم فأقيموا الصلاة إن الصلاة كانت على المؤمنين كتاباً موقوتاً" النساء 103

وقد أثبتت أحدث التجارب أن استقرار عمل الدماغ فى حالة الصلاة حتى بالنسبة لغير المسلمين . وهؤلاء لا يقرءون القرآن فى صلاتهم . فكيف بمن يصلى ويتوجه بصلاته إلى الله ويقرأ كتاب الله؟ لا شك بأن الإستقرار سيكون أعظم.



رؤية مصرية :

تحت شعار "طفلين لكل أسرة .. فرصة لحياة أفضل" عدد سكان مصر.. إلى أين؟!!!

بقلم/ ولاء حمزة

هل تدرك عزيزى القارئ أن عدد سكان مصر تضاعف سبع مرات خلال قرن واحد فقط!! "من 10 ملايين فى بداية القرن العشرين إلى ما يقرب من 70 مليون نسمة فى بداية القرن الواحد والعشرين"

فالحديث عن المشكلة السكانية فى مصر ليس جديداً ولكنه بدأ فى مصر منذ الثلاثينات من القرن الماضى عندما أعلن مفتى الديار المصرية فى ذلك الوقت أن الإسلام لا يمانع فى تنظيم الأسرة ومن ثم توالى بعدها إنشاء اللجان والمجالس الحكومية لتنظيم الأسرة.. ومنذ سنوات عديدة طالب الرئيس مبارك التصدى لهذه المشكلة حيث أن المشكلة السكانية من أهم العقبات التى تقف عائقاً أمام نمو وتقدم وتطور الدول.

فالحقائق تكشف أن عدد المواليد سنوياً يبلغ 2 مليون مولود مما يلزمنا بوقفة ماسة وعاجلة من أجل إنقاذ مصرنا الحبيبة مع ضرورة زيادة وعى المواطنين بحقيقة المشكلة والآثار السلبية الناتجة عن إستمرار هذا الإنفجار السكانى!!!

- كان تعداد مصر عام 1900 عشرة ملايين نسمة فقط وتضاعف فى عام 1950 لتصل تقريباً إلى عشرين مليون نسمة وفى بداية القرن الحالى وصل التعداد 64 مليون نسمة بينما اليوم وصل التعداد إلى 80 مليون نسمة - وبالمعدلات الحالية - سيصل عدد سكان مصر إلى مائة مليون نسمة عام 2025 161 مليون نسمة فى عام 2050 !!!

حكمة قومية للمشكلة السكانية:

دعا الرئيس حسنى مبارك إلى إطلاق حملة قومية للتعامل مع قضية السكان حيث تم منذ شهرين انعقاد مؤتمر قومى لوضع خطة قومية من أجل السيطرة على هذه الزيادة السكانية وصرح د. حاتم الجبلى وزير الصحة بأن الخطة ترتكز على أربعة محاور:

- أولها يهدف لتبنى مفهوم الأسرة الصغيرة
- أما المحور الثانى فيهدف إلى تحسين أوضاع المرأة والأسرة بالتعليم والعمل.
- ويتضمن المحور الثالث الارتقاء بمستوى الخدمات الصحية الإنجابية وتنظيم الأسرة.
- ويتناول المحور الرابع والأخير كيفية مواكبة العصر من خلال متابعة وتقييم الخطة بصورة دائمة لرفع كفاءة نظم المعلومات السكانية فى مصر.

الإنفجار السكانى والتأثير السلبى:

هناك العديد من الآثار السلبية الناتجة عن هذه الزيادة السكانية والتى تبدأ بارتفاع معدل البطالة بين الشباب حيث أشار د. طلعت عبد القوى عضو اللجنة التنفيذية بالمجلس القومى للسكان كان معدل البطالة عام 1980 لا تتجاوز 4.7% أرتفعت عام 2005 لنحو 10%.

- **أما الأثر السلبى الثانى**: فهو التعليم الذى بلغت ميزانيته عام 2000 أكثر من 19 ملياراً و500 مليون جنيه وفى عام 2008 أرتفعت إلى 26 مليار جنيه أى أنها زادت بنسبة 38% خلال 8 سنوات فقط!!

كما أن كثافة الفصل فى المرحلة الابتدائية وصلت إلى 41 طفلاً لكل فصل ترتفع فى المرحلة الإعدادية إلى 45 طفلاً لكل فصل تقريباً !!

- **أما الأثر الثالث** ويعد الأخطر إقتصادياً فهو زيادة معدلات الإستيراد الإستهلاكى ومن أمثلة ذلك وصلت الزيادة فى إستيراد القمح إلى 50% وفى زيت الطعام 90% والفول 55%.
- **أما الأثر الرابع** ويتعلق بمواردنا من المياه فنصيب الفرد من المياه حوالى 950 متر مكعب سنوياً وسينخفض فى سنة 2017 إلى 670 متر مكعب.
- **أما الأثر الخامس** هو التأمينات الإجتماعية حيث تنفق الدولة على التأمينات الإجتماعية حوالى 6.1 مليار جنية وسيبلغ المطلوب أنفاقه عام 2017 إلى حوالى 31.5 مليار جنيه.
- **أما الأثر السادس** والمتعلق بالصحة فإن الدراسات تشير إلى أننا سنحتاج فى عام 2017 إلى حوالى 49 ملياراً للصرف على الخدمات الصحية.

80% من المصرين لا يعرفون عدد سكان مصر!!

هناك حقائق كشف عنها استطلاع للرأى أجراه مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار التابع لمجلس الوزراء حول القضية السكانية ومن هذه الحقائق:-

- 80% من المصرين لا يعرفون عدد سكان مصر "أصلاً" وبالتالى لا يدركون أن هذه الزيادة من أهم أسباب تدنى مستوى المعيشة ونقص فرص العمل المتاحة وتراجع جودة التعليم والصحة والإقتصاد.
- ميل النسبة الأكبر من المبحوثين لإنجاب أكثر من طفلين خاصة إذا كان هؤلاء الطفلين "إناث" حيث أكد الإستطلاع استمرار ثقافة "كثرة الأبناء عزوة .. ومصدر للرزق" خاصة عند الأشخاص ذات المستوى التعليمى المنخفض.
- هناك نسبة مرتفعة تعتقد بأن إستخدام وسائل تنظيم الأسرة مضر صحياً أو أنها تخالف تعاليم الدين.
- 44% من المبحوثين لا يرغبون للانتقال والعيش فى المدن الجديدة بسبب رغبتهم فى عدم البعد عن مكان سكن الأهل مقابل 56% رحبوا بذلك.

كيفية الوصول إلى الهدف المنشود!!

إن المشكلة السكانية تلتهم ثمار التنمية وتعوق إستمرار تنفيذها فلابد من التعامل مع المشكلة السكانية بشكل أكثر جدية ولابد من تعزيز مفهوم الأسرة الصغيرة القائمة على طفلين من أجل حياة أفضل مع أهمية تكليف وزارتى التربية والتعليم والتعليم العالى بإضافة موضوعات الثقافة السكانية إلى المقررات الدراسية مع تفعيل دور الإعلام والدراما التليفزيونية والأذاعية لدعم ومواجهة هذه المشكلة .

فالمؤتمر الذى عقد مؤخراً ناقش فى عدة جلسات ثقافة الأسرة الصغيرة "طفلين لكل أسرة" فلابد من الأتفاق على أهمية الخطاب الدينى فى القضايا السكانية مع تعظيم دور المجتمع المدنى والجمعيات الأهلية والنقابات نحو تلك المشكلة كما أشار د. عادل عاشور على أهمية استمرار الدعم المعنوى السياسى لهذه القضية على جميع المستويات الحكومية والحزبية والدينية وأيضاً العلمية مع أهمية تطوير أداء وقدرات العاملين فى الميدان السكانى حتى يمكنهم الوصول برسائلهم إلى الهدف المطلوب بأقل الإمكانات وأسرع الطرق. مع دعم الابحاث العلمية والمعلومات التى تساهم فى تقييم وتطوير البرنامج السكانى مع أهمية تطوير السياسة الإعلامية.

"حب الوطن .. كيف؟"

- هناك تقرير محلى أشارت إليه جريدة الوفد عن بيانات الجهاز المركزى للتعبئة والإحصاء أشارت إليه د. درية شرف الدين فى إحدى كتاباتها تحت عنوان "حب الوطن.. كيف؟" فالبيانات كشفت عن وجود نحو 32 ألفا و251 أسرة من الأسر المصرية تعيش فى عشش وخيام بنسبة 2.07 من إجمالى الأسر المصرية.
- وبلغ عدد الأسر التى تعيش فى المرافق وأحواشها نحو 2763 أسرة.
- وأن عدد من يسكن فى غرفة واحدة بلغ أكثر من مليون أسرة ونحو أثنى عشر ألف أسرة مصرية غير واضحة معالم سكنها.

وتتساءل د. درية شرف الدين فإذا كان متوسط عدد أفراد من يعيشون فى غرفة واحدة فى هذا المستوى الفقير لا يقل عن خمسة أفراد مثلاً وقد يتعدى العشرة فى مليون أسرة يصبح الناتج خمسة ملايين إلى عشرة ملايين مصرى يعيشون فى غرفة واحدة ويأكلون ويتناسلون ويطبخون ويذاكرون فى غرفة واحدة ثم نطلب منهم حب الوطن .. كيف؟!!!



منوعات إنترناشيونال

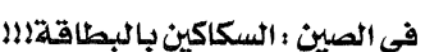
إنترناشيونال تدعوك للإبتسامة:

- يحكى أن أهل "أصفهان" كانوا موصوفون بالشح والبخل ويروى أن أحدهم تصدق على ضرير "برغيف"
فقال له الضرير : أحسن الله غربتك
فدهش الرجل: وكيف عرفت أننى غريب؟!
قال: لأنى عبر ثلاثين عاماً .. ما أعطانى أحد رغيف صحيحاً!!!
- وأحد أعمى أصطدم بعامود نور .. فتح وشاف الدنيا .. من فرحته أصيب بشلل!!

همسات :

- أن يكن الشغل مجهدة .. فإن الفراغ مفسدة.
- اثنان لا يشبعان .. طالب علم وطالب مال.
- إذا قدمت من سفر .. فأهد أهلك ولو حجراً.

فى الصين : السكاكين بالبطاقة!!!



ألزمت الصين مواطنيها بأن يسجلوا بيانات بطاقاتهم عند شراء السكاكين. وأوضحت وكالة أنباء الصين أن هذا الأجراء يأتى ضمن جهود الصين لتعزيز الأمن قبل أوليباد بكين. وأضافت إن السكاكين التى يطبق عليها القرار التى يزيد طولها على 22 سنتيمتر وأن الوزارة ستقوم بحملات تفتيش على مصانع السكاكين لضبط أى إنتاج غير قانونى للأسلحة المميتة.

المشى .. لعلاج ضغط الدم

يؤكد العلماء والباحثين أن المشى المنتظم والتمارين الرياضية لا تؤدى لخفض الوزن فقط بل يمكن أن تساهم أيضاً فى خفض ضغط الدم كما تساهم فى الوقاية من خطر الإصابة بأمراض القلب والسكتة الدماغية بشرط أن يكون المشى سريعاً ومنتظماً ولمدة لا تقل عن نصف ساعة يومياً.

فوائد الفيشار تتفوق على فنجان القهوة!!!



توصل فريق علماء المركز القومى للبحوث إلى أن الفيشار يحفظ التوازن النفسى والعضوى للإنسان وأنه يتفوق على القهوة فى تنبيه المخ ويجلب الإحساس بالسعادة والبهجة دون أى آثار جانبية وأشار د. فوزى الشوبكى خبير التغذية بالمركز - أن تناول الفيشار يحفز خلايا المخ على إنتاج مادة السيروتونين المسئولة عن تنبيه خلايا المخ وزيادة اليقظة دون حدوث أى أرتفاع فى ضغط الدم أو زيادة دقات القلب.

تحدى المرض وفاز بالرهان

فاز بريطانى يشارف على الموت بسبب مرض عضال بـ 10 آلاف دولار بعد أن راهن بأنه سيعيش أكثر مما قدر له الأطباء، وكان قد شخصوا أصابة جون ماثيون "58 عاماً" بنوع نادر من سرطان الرئة فى إبريل 2006 وأكدوا له أنه لن يعيش أكثر من تسعة أشهر لكن مايثون راهن 50 شخصاً بأن يدفع كل منهم 200 دولار فى حال تخطيه الفترة المحددة ومازال مايثون ينعم بالحياة حتى الآن.

أقلع عن التدخين فأوفى والده بالوعد!!



فوجئ شاب فى مدينة الطائف بالسعودية بزيادة رصيده فى البنك بمبلغ مليون دولار وبعد الإستفسار من الإدارة أتضح أن المبلغ محول إليه من حساب والده رجل الأعمال وأكتشف الابن أن أبوه قد نذر المبلغ له إذا أقلع عن التدخين بعد أكثر من 9 سنوات من إدمانها !!!

من أجمل ما قالوا :

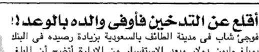
- (شهر العسل هو الإجازة التى يحصل عليها الرجل قبل أن يبدأ العمل تحت الرئاسة الجديدة) "الفليسوف الفرنسى هنرى فوجان"
- (المطر كالضيف يضايق لو أستمر طويلاً) "الكاتب الإنجليزى صموئيل جونسون"
- (الإحسان .. أن تساعد من تثق بأنهم لن يساعدوك أبداً) "الفليسوف الألمانى هيجل"

إنترناشيونال تدعوك للابتسامة:

حكمة العدد :

القلب مستودع : الحب ، الفكر ، الحياة

دنيا المرأة نصائح 2008 لكل إمرأة



كل ما يخص العروس من جمال وأناقة

أولا : نصائح للعروس قبل الزواج :



- قبل ستة أشهر قومى بتغيير لون شعرك إذا كنت تريدين ذلك حتى يكون لديك متسع من الوقت لتغييره والتاقلم معه.
- إبدئى بإستخدام مقشر للوجه مرتين فى الأسبوع للتخلص من الجلد الميت والحصول على بشرة براقه.
- إستخدمى قناع مرطب مره فى الأسبوع.
- لتغيير قصة الشعر يجب عمل ذلك قبل 3 أشهر على أقل تقدير ولا داعى للمغامرة بقصة مختلفة تماماً إلا فى حال تاكدت أن الشخص الذى سينفذها متمكن من شعرك وقادر على تنفيذها.
- قبل شهرين يجب ارتداء قفازات جلدية أثناء قيامك بالأعمال المنزلية وإستخدام الكريم المرطب بشكل مستمر.
- يمكنك القيام بعملية تبيض الأسنان عند طبيبك الخاص.
- إمنحى بشرتك فترة راحة من أدوات التجميل قد المستطاع.
- قبل شهر أكثرى من شرب الماء.
- قبل أسبوع : لابد من إجراء تجربة كاملة فى صالون التجميل على مكياج العروس وزينة الشعر.
- قبل يوم : قناع تنظيف مناسب للبشرة.

نصائح هامة لجمال يديك:

1 - عند أستعمال المبرد لتسوية أظافرك عليك إلا تستعمليه إلى الأمام والخلف بل فى اتجاه واحد فقط.

2 - تجنبى قص الجلد الميت لأن ذلك يعوق من نمو الأظافر والطريقة الصحيحة هى الضغط بخفه على الجلد الميت بواسطة منشفة بعد وضع الأصابع فى الماء فترة من الزمن.

3 - لا تكثرى من استعمال مزيل الطلاء كثيراً حتى لا يؤذى الأظافر.

4 - تجنبى أستعمال القوة عند تنظيف أظافرك بالفرشاة الخاصة حتى لا تؤذين أظافرك وعليك أن تنظيفها برقه ومن الأفضل تنظيفها وهى مبلله.

5 - يجب عليك ارتداء قفاز من المطاط عندما تباشر فى الأعمال المنزلية لحماية يديك ومن الأفضل وضع قليل من بودرة التلك داخل القفاز حتى يسهل لبسه وخلعه.

6 - لا تنسى بعض التمارين الخاصة باليدين لتنشيط الدورة الدموية وإكساب يديك جمالاً.

7 - إبتعدى تماماً عن عادة قضم الأظافر حتى لا تظهر فى صورة منفرة

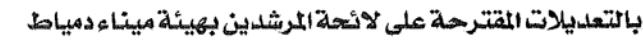


كيفية التعرف على الشعر الجاف:

- أن الشعر الجاف هو المقصف ذو النهايات المشقوقة وغالباً ما توجد القشور البيضاء فى فروة الرأس على شكل بودرة ناعمة.
- الشعر الدهنى: هو عكس الشعر الجاف حيث يتميز بكثرة إفرازاته من الدهون

هيئة
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
وزارة النقل

هيئة ميناء دمياط



بالتعديلات المقترحة على لائحة المرشدين بهيئة ميناء دمياط

* تاريخ 1993/11/6 صدر قرار السيد وزير النقل رقم 43 لسنة 93 بإصدار لائحة للمرشدين بهيئة ميناء دمياط.

* أستمر العمل بهذه اللائحة حتى عام 2008 دون أية تعديلات.

* نظراً للتطورات السريعة الحالية والمستقبلية لحركة الملاحة فى مجال الإرشاد بالميناء والتطور السريع فى نوعيات السفن الحديثة وخاصة بعد البدء فى إنشاء محطة الحاويات العملاقة بميناء دمياط والزيادة المستمرة فى سفن الغاز.

* ونظراً كذلك لضرورة تعظيم المستهدف الكمى بالميناء وحفاظاً على خصوصية الممر الملاحى وتغيير عمقه أسفل السفن نتيجة تعرضه للإطما ع طوال العام.

* فقد تم العمل على تطوير هذه اللائحة فتكون جاذبة للعمالة فى وظائف الإرشاد مع تحسين أداء عمل وظائف الإرشاد بميناء دمياط ليلاً ونهاراً.

* هذا وقد تم مراعاة جميع الأسس القانونية اللازمة لتطوير هذه اللائحة من قوانين وقرارات ومعاهدات دولية وقرارات المنظمة البحرية الدولية بشأن الإرشاد وكذا معاهدة سولاس بشأن نقل وتداول البضائع الخطرة.

التعديلات التى أدخلت على لائحة المرشدين

* تم تحديد حمولات جميع أنواع السفن التى يختص بإرشادها كل مستوى وظيفى من وظائف الإرشاد بما يتناسب مع كفاءة ودرجة المرشد.

* تم رفع ما يتقاضاه المرشد عن فرق حمولة السفن من جنيه واحد إلى ثلاثة جنيهات عن كل ألف طن زائد عن عشرين ألف طن حمولة كلية.

* تم زيادة مكافأة الإرشاد من ثلاثة جنيهات إلى خمسة جنيهات عن الحركة الواحد على أن يراعى رفعها كل عامين.

* تم رفع بدل الوجبة الغذائية للمرشد وبدل الانتقال من عشرين جنيه إلى مائة وخمسين جنيه.

* تم رفع مكافأة الإرشاد لجميع السفن ولجميع وظائف المرشدين فى البوغاز والميناء.. مع زيادتها بنسبة 50% إذا تمت عملية الإرشاد ليلاً.

أفراح الشرطة

فى حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم زفاف الآنسة دينا كريمة اللواء شرطة عزالدين البيلى على المحاسب إيهاب نجل اللواء شرطة نبيل قنديل وبهذه المناسبة تتقدم أسرة تحرير المجلة بتهنئة العروسين وأسرتيهما وبالرفاء والبنين

وائل جسار بفندق مريديان هليوبوليس



اختار المطرب اللبنانى الشهير "وائل جسار" فندق مريديان هليوبوليس لقضاء فترة إقامته بمصر حيث يقوم بتسجيل ألبومه الغنائى الجديد، والجدير بالذكر أن فندق مريديان هليوبوليس يسعى دائما لتوفير جميع سبل الراحة لإرضاء جميع الأذواق.
وقد أشاد المطرب وائل جسار وزوجته الجميلة إعجابهم بالفندق من حيث الموقع الإستراتيچى فى قلب المنطقة السكنية الراقية والخدمة المميزة التى يتمتع بها الفندق.
والتقطت العدسات صورة تذكارية من اليمين: زوجة المطرب وائل جسار، ووائل جسار ونهال زمزم مديرة الإتصالات التسويقية والعلاقات العامة بالفندق.



تهنئة من الأخ
أيمن أحمد دعبس
إلى العروسين
رأفت أحمد دعبس
وإيمان محمد الحسينى

مبروك النجاح



تهنئة رقيقة لـ رشا محمد أنور لتفوقها بالشهادة الإعدادية بمجموع 97% من بابا محمد أنور توكيل آمون وماما إيمان طه قطاع النقل البحرى والأخت سارة



مروان عبد لرحمن — أحمد عبدالرحمن

تهنئة من الأعماق



اللواء بحرى
ممدوح توفيق دراز

محمد إسماعيل الحداد

الإعلامى
عبدالرحيم مصطفى
يتقدم بأسمى آيات الشكر والتقدير والعرفان
للسيد اللواء بحرى
ممدوح توفيق دراز
رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر على الثقة الغالية التى أولاها سيادته
للسيد/محمد إسماعيل الحداد بتكليفه بمهام مدير عام الشئون الإدارية بهيئة موانئ البحر الأحمر

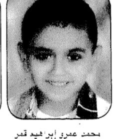
كل توفيق ونجاح

عيد ميلاد سعيد

ندى هشام ربيع مع شموع إنتهاء العام الثالث من عيد ميلاد أحلى الأعياد نهنئ محبوبتنا ندى بعيد ميلادها وعقبال مائة عام ماما - بابا - عمتو سهام

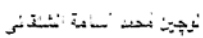


منة الله ياسر حسين



محمود خالد سيد عبدالجواد

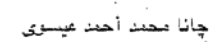




محمد عمرو إبراهيم قمر







لوچين محمد أسامة الشلقانى

چانا محمد أحمد عيسوى